

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد الصديق بن يحيى

كلية الحقوق والعلوم السياسية



مذكرة بعنوان :

## وكيل السفينة في القانون البحري الجزائري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستري في

قسم الحقوق

تخصص قانون البحري والمنائي

مشرف اكايمي : د.خن محمد أمين

مشرف ميداني : لقمان سماح

إعداد الطالب :

بوريطة مولود

أعضاء لجنة المناقشة

الصفة	الرتبة العلمية	إسم ولقب الأستاذ(ة)
رئيس	استاذ محاضر(أ)	زغور عبد السلام
مشرف ومقرر	استاذ مساعد(أ)	خن محمد امين
ممتحنة	استاذة محاضرة(أ)	عبد الله ليندة

2023-2022

## إهداء

إلى أبي الغالي رحمه الله و جعله في أعلى درجات الجنان، إلى أمي الحبيبة شفاها  
الله وحفظها و زادها على عمرها عمرا.

إلى إخوتي أدامهم الله سندا لي، إلى أخواتي حفظهم الله وسدد خطاهم.

إلى كل أساتذتي من الابتدائي إلى الجامعة جعل الله كل ما قدمتموه لي في ميزان  
حسناتكم.

## كلمة شكر

أحمد الله و أشكره، شكرا كثيرا طيبا مباركا فيه على ما أكرمني به لإتمام هذه  
المذكرة و أدعوا أن يباركها و يتوجها بمزيد من النجاح مستقبلا.

أما بعد أتوجه بشكري إلى كل الأساتذة بجامعة محمد الصديق بن يحيى تاسوست  
عامة و الى كل الأساتذة بكلية الحقوق و العلوم السياسية خاص

بارك الله فيكم .....

# المقدمة

يعتبر النقل البحري عاملاً من العوامل التي تركز عليها التجارة الخارجية و تتأثر به، وكلما نشطت التجارة الخارجية زادت الكميات المنقولة بحراً، و في نفس الوقت فإنَّ التطور الذي يقع في مجال النقل البحري تنعكس آثاره على التجارة الخارجية.

فقد كانت الملاحة البحرية في القديم تقوم على تكليف الرِّبَّان بجميع المهام، فقد كان بمجرد الوصول إلى الميناء يتولى تسليم البضاعة المشحونة والمحافظة عليها وتسليمها للمرسل إليهم، وتحصيل أجرة الشحنة كما أنَّه يوفر جميع الاحتياجات، والإصلاحات الضرورية للسفينة من أجل أن تبخر في رحلات جديدة، كل تلك العمليات كانت تتطلب جهداً شاقاً يضاف إلى جهود الرِّبَّان في أداء مهامه الأساسية و المتمثلة في الجانب التقني للسفينة، إضافة إلى طول فترة بقاء السفينة في الميناء لا تبخر حتى ينتهي الرِّبَّان من ذلك كله.

و لكن مع تطور بناء السفن و انتظام الرحلات البحرية بمواعيد محددة، و ارتفاع تكاليف الاستغلال التجاري للسفن بالإضافة إلى أنه يتطلب لشراء السفينة و صيانتها رؤوس أموال ضخمة لا يمكن أن تثمر، إلا إذا استخدمت على الوجه الأكمل فعمدت شركات الملاحة البحرية و المجهزون لإنشاء فروع لها في الموانئ التي تمر بها سفنهم، لتحل محل الرِّبَّان بالقيام بجميع المهام، ممَّا يؤدي بطبيعة الحال لعدم مكوث السفينة وقتاً أطول في الميناء وبالتالي التخفيف من تكاليف و أعباء الرسو، و بذلك أصبحت عملية النقل البحري أكثر تنظيماً، لأنها أصبحت خاضعة لقانون سميَّ بالقانون البحري.

فهذا الأخير هو مجموعة من القواعد القانونية المنظمة للروابط القائمة بين الأفراد و الهيئات الخاصة بصدد الملاحة البحرية، فقواعد القانون منذ أن نشأت وهي تدور حول وسيلة وغاية، فالوسيلة هي السفينة، والغاية هي أن تتم الرحلة البحرية بسلام، و حتى تتم بسلام فلا بدَّ من وجود أشخاص يسهرون على ذلك كل حسب المهام الموكلة إليه.

و نذكر من هؤلاء الأشخاص وكيل السفينة، إذنفتطور قواعد القانون البحري و تغييرها مرتبط بما يحدث من تطور لهاتين الوصيلتين الأساسيتين.

فالسفينة هي الأداة الرئيسية للملاحة البحرية و المحور الذي تدور حوله أحكام القانون البحري و من منظور آخر و بالرغم من أنها مال إلا أنها تتمتع بحالة مدنية متكونة من عناصر متباينة، و زيادة على ذلك لها جنسية معينة.

أما وكيل السفينة فهو كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر و بموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة و لحسابها أثناء الرحلة التي لا يقوم بها الربان شخصيا و كذلك بالعمليات المعتادة الأخرى و المرتبطة برسو السفينة في الميناء.

و مع التطور الحاصل في التجارة الدولية تعددت مهام و وظائف وكيل السفينة بحيث أصبح يأخذ عدة صفات لمساعدين آخرين إضافة إلى عدم وجود نصوص و قوانين دقيقة تنظم الجانب الموضوعي لنشاط وكيل السفينة و كذا ارتباطه بعقد النقل البحري للبضائع ومدى تأثيره في تنفيذها ، واكتفائه بالتنظيم الإجرائي فقط، حيث نجد أنّ العديد من القواعد الخاصة و العامة المتناثرة في ثنايا الكثير من القوانين و ذلك لعدم إفراده بأحكام خاصة به مما أثار الكثير من الجدل و التأويل و الاعتماد على القواعد العرفية إذا ما أثير نزاع أمام القضاء خصوصا فيما يتعلق بالمركز القانوني لهذا الوكيل، و مدى تأثيره في عقد النقل البحري، تتجلى أهمية دراسة هذا الموضوع في كونه من بين أهم المواضيع التي تجعلنا على معرفة و دراية بدور وكيل السفينة بالنسبة لعقد النقل البحري.

و كذلك علاقة وكيل السفينة بكل من الشركاء الآخرين في عقد النقل البحري، و ما مدى تأثيره على سرعة عملية النقل البحري و معرفة المسؤوليات و الالتزامات التي تقع على عاتقه.

و هذا الأخير هو الذي دفعنا إلى طرح الإشكال التالي: الى اى مدى ساهم وكيل السفينة في تسهيل حركة التعاملات التجارية

للاجابة على هذه الاشكالية يتطلب الاجابة على الاسئلة التالية :

ماهو المركز القانوني لوكيل السفينة ؟

وفي ما يتمثل الدور الذي يلعبه هذا الوكيل في ضوء عقد النقل البحري؟

الفصل الأول: السند القانوني  
لوكيل السفينة



## الفصل الأول: الإجراءات القانونية للوكالة على السفينة

في هذا الفصل سنتطرق إلى معنى الوكالة على السفينة، وإعطاء مفهوم شامل لوكيل السفينة، ثم سنتناول نقطة أخرى وهي وكيل السفينة وعلاقته في عقد النقل البحري بالإضافة إلى إجراءات تنظيم الوكالة على السفينة في الجزائر.

### المبحث الأول: مفهوم الوكالة على السفينة

الوكالة لغة تعني إدارة وأداة توكيل وتفويض و تمثيل و مصلحة وسبيل و نيابة و وسيلة و وسيط.

أما الوكالة في القانون فهي " تعتبر بمثابة عقد بين الطرفين مبني على التراضي فيما بينهما في مختلف النواحي حيث يقوم الوكيل بعمل يكون لحساب الموكل كما التوكيل مثلا لشخص من أجل بيع أو شراء العقارات أو الأراضي أو كل ما هو يحتاج لتوكيل من مهمات و أعمال. و لعل المقصود و المطلوب في عقد الوكالة هو تحديد الموكل و نوعه و أيضا العمولة التي سيتقاضاها و نسبتها و الشروط الجزائية و أيضا الطريقة في التعويض.

كما يجب في عقد الوكالة أن تتوافق نصوصها مع نصوص القانون المحلي لبلد الوكيل".

و يعد وكيل السفينة صلة وصل بين البحر و البر حينما لا يوجد بميناء رسو السفينة مكتب وكالة تمثل المجهز أو الناقل<sup>(1)</sup>.

إنّ الوكالة على السفينة لا تستمد أصلها و مصدرها من القانون، وإنما هي ابتداء نشأ عن الواقع في الميدان وعن تطور حركة الملاحة البحرية و القانون البحري بالذات .

(1) ايمان فتحي الجميل مقالتي الشحن والتفريغ دار الجامعة الجديدة الاسكندرية 2015 ص 19 .

يرى بعض المؤلفين أنّ "الوكالة البحرية ابتداءً باعث على الحيرة و البلبلة، و إنّها ليست كذلك في الواقع. فعلا "إنّ ما يفسّر حالات الغموض والالتباس الذي يحيط بها هو اختلاط أمرها لدى بعض الناس بالوكالة على الحمولة والتباسه لدى آخرين بل واعتبارهم لها بمثابة عقد عمولة".<sup>(1)</sup>

وقد سمحت حالة الالتباس هذه، ولاسيما لمهن أخرى، مثل متعهد الشحن للبحر الأبيض المتوسط، بأن ينتزع من وكيل السفينة جزءاً من صلاحيته. هذا صحيح ثابت بالنسبة الى التكفل بالبضائع و تسليمها.

ويمكن التأكيد أن الوكالة على السفينة في الآونة الراهنة لم تقتصر على الصلاحيات التي تتحصر في عمليات الشحن و التفريغ بجانبها القانوني، بل ينبغي أن ينظر إليها من خلال واجبات المجهّز ذاته.

"إنّ كلمة وكيل تعني إيداع سلعة أو غيرها من ممتلكات أو مبلغ من المال لدى شخص مؤتمن عليها و قد ظهرت الكلمة في نهاية القرن الرابع عشر، لكن لفظ الوكيل استعمل في القرن السابع عشر للدلالة على مفهوم آخر".<sup>(2)</sup>

"كان "فالان" أوّل من أشار إلى الوكيل في تعقيبه على المادة 4 الباب 7 الكتاب 1 من الأمر الصادر بشأن الملاحة البحرية سنة 1681 بفرنسا. الملاحظ أنّ وكيل السفينة كان يحمل في الموانئ الفرنسية بالبحر الأبيض المتوسط اسم الموصى بالوفاء و كان يدعي في الموانئ الأطلسية، وفي الخارج كذلك بأسماء مختلفة مع سلطة تقترب بقدر أو بأخر من سلطة وكيل

(1) عبد الفتاح مراد موسوعة القانون البحري دار الكتاب المصرية -مصر- 1990 ص 117.

(2) دور وكيل السفينة في عقد النقل البحري، مذكرة ماستر، كلية الحقوق، جامعة تلمسان-2014-2015، ص 107

السفينة، "ويذهب بعض المؤلفين إلى استعمال عبارتين عبارة العون البحري وعبارة وكيل السفينة".<sup>(1)</sup>

وعندما نتحدث عن وكيل السفينة، فإنّ أوّل فكرة تخطر على البال هي الفكرة التي تجعل منه مجرد مشرف على شحن حمولة تفريغها، لأنّ عملية شحن السفينة و تموينها بالأغذية و بمستلزمات الوقود عملية يمكن إسنادها إلى مقابلة التناول مع التعاون مع أحد المومنين، لكن عندما نقرأ بتمعن النصوص المتعلقة بوكيل السفينة، ندرك أنّ الوكالة على السفينة تفيد العناية بالحمولة من جهة و الاهتمام بالسفينة من جهة أخرى، إذ تنص المادة 609 من القانون البحري الجزائري "يعتبر وكيل السفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من المجهز أو الرّبّان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة و لحسابها أثناء الرحلات و التي لايقوم بها الرّبّان شخصيا و كذلك بالعمليات المعتادة الأخرى و المرتبطة برسو السفينة بالميناء".<sup>(2)</sup>

و تتمثل المهمة الرئيسية لوكيل السفينة بموجب المادة 609 من القانون البحري الجزائري في "إلزام المجهز لانجاز المهام القانونية المألوفة اللازمة للسفينة و التي هي: شراء المؤن من المحروقات و قطع الغيار و ابرام عقود التصليح و الترميم و تحصيل أجرة الشحن".<sup>(3)</sup>

و هذه الأعمال "يتولاها في العادة ربّان السفينة لأنّها تدخل من بين سلطاته، ويمكنه أن ينجزها بنفسه أو يوكل أمرها إلى وكيل السفينة، و هذا ما جرى و يجرى به العمل في الواقع

(1) عبد الفتاح مراد، مرجع سابق ص 120.

(2) المادة 609 من القانون البحري الجزائري .

(3) المرجع السابق ص 123 .

بسبب الاحتياجات العديدة التي تتطلبها السفينة أثناء رسوها في الميناء و نظرا للأهمية التي يوليها المجهز لتقليص مدة هذا الرسو<sup>(1)</sup>

فمن الواضح إذن أنّ مفهوم وكيل السفينة لا يمكن حصره في إطار عقد النقل وحده لأنّه إذا تم استئجار السفينة في الميناء الذي يوجد به وكيل السفينة فإذا ما أوكل المجهز سفينته الى وكيل فان مهمة هذا الوكيل ستمثل في التنظيف والطلاء و السهر على حسن سير الآلات و الأجهزة أو القيام بتجهيزها بما يجعلها قادرة على الملاحة<sup>(2)</sup>.

ليس وكيل السفينة مؤهلا لاكتتاب تأمين على السفينة و لا الحمولة حسب المادة 574 من القانون البحري الجزائري، فذلك من اختصاص المجهز أنّ الواجبات المترتبة على وكيل السفينة لجعلها قادرة على الإبحار واجبات محدودة في الزمان و المكان أي محدودة بمدة رسو السفينة فهو الذي يعطي الإشارة المؤذنة بالإقلاع و هذا ما يعني بالضبط أنّه قادر على الإبحار و صالحة للملاحة، في المقابل هذه الالتزامات هناك التزامات ازاء الحمولة و قد سبق لنا أن ذكرنا بأنّه ينبغي أن "لا نقف عند الأعمال البسيطة المنوطة في هذا الصدد بوكيل السفينة من حيث استلام البضائع و شحنها على السفينة و تفريغها و تسليمها فمن واجبه أيضا أن يجعل السفينة قادرة على استقبال الحمولة و أن يفحص بنية الأنبار، و يتأكد بصورة عامة بأن الترتيبات الداخلية للسفينة مهيأة لاستقبال البضاعة وقادرة على الإبحار فهذه الأعمال كلها لايمكن الفصل بينها و تشكل واجبات وكيل السفينة، بيد أن كل شيء يتوقف بداهة على الاتفاق القائم بين الطرفين. وفي وسعنا أن نقول أن مفهوم وكيل السفينة ذو صلة وثيقة بمفهوم السفينة ذاته"<sup>(3)</sup>.

(1) شبيخي محمد أمين ، دور وكيل السفينة في عقد النقل البحري، مذكرة ماستر، كلية الحقوق، جامعة تلمسان-2014 -

2015، ص 27

(2) عبد الحميد مرسي عنبر توكيل البحري دار الكتب المصرية -مصر- طبعة اولى 2009 ص15.

(3). المادة 574 من القانون البحري الجزائري

وفي هذا الصدد لكي نستوعب مفهوم الوكالة على السفينة لا بدّ من التطرق إلى مفهوم وكيل السفينة و معرفة تنوع وظائفه قبل التصدي إلى الإطار القانوني له إلا أنه قبل هذا لا بدّ من إعطاء تعريف للسفينة باعتبار أن عقد الوكالة البحرية ينصب على السفينة وما تحويه من بضائع، مما يدعونا لتعريف السفينة.

حسب القانون البحري، تعتبر السفينة مالا منقولاً، وهي كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إمّا بوسيلتها الخاصة، وإمّا عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة.<sup>(1)</sup>

### المطلب الأول: وكيل السفينة

يجدر بنا تحديد تعريف وكيل السفينة داخل إطار عقد الوكالة لئلا من أهمية قانونية ثم نتطرق إلى الطبيعة القانونية لعقد وكالة السفينة.

### الفرع الأول: تعريف وكيل السفينة

"كان الرّبّان قديماً يقوم بعمليات تسليم البضائع للمرسل إليهم وتحصيل أجره النقل منهم مما يستغرق وقتاً ليس بالقصير"<sup>(2)</sup>، وبما أنّ السفينة التجارية أصبحت في الوقت الحاضر باهضة التكاليف، "وهي رأس مال لا ينتج إلا إذا تحرك"<sup>(3)</sup>، ونظراً لتعدد المرسل إليهم في الرحلة الواحدة، فقد رأى أنّ استمرار الرّبّان في "توليّه لمهمة تسليم البضاعة بنفسه عند الوصول من شأنه بقاء السفينة فترة طويلة في الميناء حتى يحضر المرسل إليهم ليسلمهم البضاعة ويحصل منهم على أجره النقل"<sup>(4)</sup>، ونظراً لكثرة الأعمال التي يجب القيام بها أثناء

(1) أربوط وسيلة، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد السابع، 2016، ص 359

(2) كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، 2006م، ص 177

(3) كمال حمدي، القانون البحري، ط2، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000م، ص 362

(4) هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2001، ص 133

وجود السفينة بالميناء، من تفريغ وقبض أجرة النقل، والتزود بالوقود والمؤن للرحلة التالية، واستلام بضائع وشحنها و بحث المجهز عن سبيل لتخفيف كاهل الربان.

فلجأ إلى شخص متخصص يعمل على وجه الإستقلال ليتولى عنه القيام بالأعمال اللازمة للسفينة والرحلة البحرية، هذا الشخص المستقل هو أمين السفينة ويتمثل دوره في تسلم البضائع من الربان وتسليمها إلى أصحاب الشأن فيها، كما يتحمل عبء تزود السفينة بالوقود والمؤن ويبرم عقود النقل والتأمين وعقود إستخدام البحارة، ويتسلم من الشاحنين بضائعهم لشحنها في السفينة ويصدر لهم سندات شحن.

يعرّف أيضا على أنه الوكيل البحري أو وكيل السفينة "الشخص الذي يعنيه المجهز في أحد الموانئ لينوب عنه في إجراء بعض الأعمال والتصرفات الضرورية لاستغلال السفينة، كالقيام بتسليم البضائع و المؤن إلى أصحابها عند الوصول و تحصيل أجرة النقل المستحقة الأدوات اللازمة للسفينة" (1).

أما القانون البحري الجزائري في المادة 609 فعرّفه على أنه -أي وكيل السفينة- : "كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر، و بموجب وكالة المجهز او الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة و لحسابها أثناء الرحلة و التي لا يقوم بها الربان شخصيا و كذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء" (2).

غير أنّ مصطلح وكيل السفينة أو أمين السفينة يدعو للنقاش بحيث أنّه غير صحيح لغويا، عقّب عليه بأنّ هذا الأخير يجعل الموكل هو السفينة و هي جماد لا تقوم بتوكيل، إذ

(1) إيمان فتحي ، مقال في الشحن و التفريغ، دار الجامعة الجديدة الاسكندرية، 2015، ص19.

(2) الأمر رقم 76-80 متضمن القانون البحري، ج رقم 29 المؤرخة في 10 أفريل 1977، المعدل و المتمم بالقانون

98-5 ج رقم 47 المؤرخة في 27 يونيو 1998.

"أنّ الأصح أن يقال وكييل المجهز إلّا أنّ الواقع العملي جرى على إطلاق اسم آخر هو الوكيل الملاحي أو التوكيل الملاحي"<sup>(1)</sup>.

وعليه يمكننا القول أن وكييل السفينة هو قبل كل شيء عون مساعد إمّا بصورة مؤقتة أو دائمة مقيم في أحد الموانئ و يتدخل لخدمة مصالح السفينة و ما تنقله.

### الفرع الثاني: اختصاصات وكييل السفينة وتنوعها

#### اولا : وكييل السفينة مساعد للناقل

نصت المادة 613 من التقنين البحري على أنّه: يجوز لوكيل السفينة أن يدعي أو يدافع عن الناقل أمام القضاء إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق.

يقوم وكييل السفينة بتولي شؤون السفينة وطاقتها منذ لحظة وصولها إلى الميناء حتى لحظة مغادرتها، فيقوم " بتمثيل الناقل وفي غالب الأحيان ما يستلم وكييل السفينة الأخطار نيابة عن الناقل باعتباره هو الممثل الشرعي"<sup>(2)</sup>.

#### ثانيا : وكييل السفينة مساعد للمجهز:

إنّ عملية تسليم البضاعة لا تتم في الوقت الراهن بين الرّبّان و المرسل إليه مباشرة، و إنّما أصبح يعهد بالقيام بها وكييل السفينة بوصفه ممثلا عن المجهز ووكيل الحمولة بوصفه ممثلا للمرسل إليه، فنجد المجهز يلتزم بأن يدفع لوكيل السفينة الأجر المتفق عليه في عقد الوكالة، و ما جرت عليه العادة تحدد قيمة الأجر بنسبة مئوية من أجرة النقل الكلية، كما

(1) عبد الحميد مرسي عنبر، التوكيل البحري، دار الكتب المصرية،الإسكندرية، ط1، 2009،ص28.

(2) شهيرة بالميهوب، مسؤولية الناقل البحري على ضوء القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية،جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2020-2021،ص60.

"يلتزم المجهّز بأن يرد لوكيل السفينة المبالغ التي أنفقها في إطار تنفيذ عقد الوكالة"<sup>(1)</sup>، مثلاً مصروفات تخزين البضاعة و العناية بها أو المبالغ التي أقرضها وكيل السفينة للربّان كذلك بالنسبة لمصاريف رسوّ السفينة، وهذا ما نصت عليه المادة 616 من قانون البحرية الجزائرية، يجب على المجهّز خلال المهل المتفق عليها أن يسدّد إلى وكيل السفينة الأموال المقدّمة منه الى الربّان و المصاريف المنفقة منه بمناسبة رسوّ السفينة في الميناء.

ويجوز للوكيل أن يطلب من المجهز تسبيقات تغطية مصاريف العمليات المتعلقة برسوّ السفينة في الميناء، ووكيل السفينة يكون مسؤول عن أخطائه الشخصية اتجاه الغير كما لو تأخر في تفريغ البضاعة أو في تسليمها أو تلفها أو امتنع عن تسليمها، و هذا ما اقتضته نص المادة 617 من القانون البحري عن مسؤولية وكيل السفينة عن أخطائه الشخصية حيث لا تنفي مسؤولية المجهز إذا كان الضرر الذي لحق الغير ناشئاً عن عدم تنفيذ بنود عقد النقل أو عن خطأ المجهّز أو الربّان فيكون مسؤولاً عن أخطائه و عن عدم التزامه بتنفيذ بنود العقد كما نضيف في هذا الشأن ما نصت عليه المادة 577 من القانون البحري بأنّ "مسؤولية المجهّز تكون من أعماله و وأعمال وكلائه في البرّ و البحر الدين يساعده في استغلال السفينة باستثناء حالات تحديد السؤولية النصوص عليها في المواد من 93 الى 115 من نفس القانون، ووكيل السفينة يكون مسؤولاً إلاّ عن أخطائه الشخصية في تنفيذ عقد الوكالة دون الأخطاء المنسوبة للمجهز أو الربّان. كما تجيز المادة 613 من القانون البحري الجزائري لوكيل السفينة أن يدعي أو يدافع عن المجهّز أمام القضاء، إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق و الدعوى تتقدم بمضي سنتين من تاريخ استحقاق الدين"<sup>(2)</sup>.

(1) عبد الحميد مرسي مرجع سابق ص 30

(2) كمال طه مصطفى، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي بيروت، الطبعة الثانية، سنة 2012 ن ص 286



وعليه يتبين لنا أنه يمكن لوكيل السفينة قبولاً من المجهّز أداء جميع المهام الأخرى التي تتعلق بالاستغلال التجاري للسفينة تطبيقاً للمادة 611 من القانون البحري الجزائري الالتزامات المتبادلة بين كل من وكيل السفينة و المجهز بموجب المادتين 609 و 610.<sup>(1)</sup>

### المطلب الثاني: وكيل السفينة و الشركاء الآخرين لعقد النقل البحري:

وفقاً للشريعة العامة فإنّ العقد هو اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص آخرين بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما والالتزام المتضمن في عقد النقل البحري للبضائع هو التزام بفعل النقل الذي يعتبر التغيير المكاني للشيء بمعنى نقله من مكان إلى آخر حسب الاتفاق.<sup>(2)</sup>

### الفرع الأول: وكيل السفينة بصفته وكيل للحمولة

إذا أردنا نعرف التحول بين وكيل السفينة ووكيل الحمولة فيجب علينا أن نعرف بوكيل الحمولة إذن فمن هو وكيل الحمولة؟ و ما هي علاقته بوكيل السفينة؟

وكيل الحمولة أو أمين الحمولة هو وكيل عن المجهّز فهو وكيل عن صاحب البضائع المشحونة، فيقوم باستلامها من الرّبّان أو من وكيل السفينة و دفع الأجرة و المحافظة عليها إلى أن يستلمها المرسل إليه.

أثناء نقل البضائع من ميناء الانطلاق إلى ميناء الوصول تكون السفينة مشحونة لفائدة أكثر من شحن واحد، ولتقادي البقاء المطول للرّبّان في الميناء و ليست من مصلحة الاستغلال الاستغلال التجاري للسفينة، فقد جرت العادة أن ينيب المرسل إليهم شخصاً يطلق عليه أمين

(1) إيمان فتحي الجميل، مرجع سابق ص 28.

(2) المادة 54 قانون مدني جزائري الصادر بموجب أمر 58/75 المؤرخ في 20 رمضان 1395.

الحمولة بتولي النيابة عنهم استلام البضائع و التحقق من سلامتها و اتخاذ الإجراءات اللازمة للمحافظة عليها.

رغم أنّ أمين الحمولة هو وكيل عن المرسل إليهم و أمين السفينة هو أمين عن المجهز و أنّ العمل البحري يقر أن يكون الشخص الواحد وكيل عن السفينة و عن الحمولة في نفس الوقت<sup>(1)</sup>، وقد عرّفه القانون البحري الجزائري في المادة 621 التي تنصّ على أنّ وكيل الحمولة هو شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر و بموجب وكالته من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم و لحساب موكله و دفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة و توزيع بين المرسل إليهم.

من جهة أخرى عالج المشرّع الجزائري وكيل حمولة من خلال المواد من 621 الى 630 من القانون البحري الجزائري و بين أحكامه حيث عرفته المادة 621 منه<sup>(2)</sup>.

حيث يعتبر وكيل الحمولة وكيلا عن المرسل إليهم، لا لصالح المجهز و الناقل، فهو يقوم بأعمال قانونية كدفع أجرة النقل، و إبداء تحفظات بشأن البضاعة، من هنا كانت صفته كوكيل تفرض عليه التحقق من حالة البضاعة الخارجية و شكلها الظاهر و التيقن من مطابقتها للأوصاف سند الشحن، والقيام بكل ما يلتزم بحفظ حقوق موكله المرسل إليه<sup>(3)</sup>.

(1) كمال حمدي، القانون البحري ط2 منشأة المعارف بالاسكندرية 2000ص368

(2) محمود شمّاط ، القانون البحري، دار العلوم للنشر و التوزيع، عنابة 2010، ص61

(3) المادة 621 من القانون البحري الجزائري

و بالتالي من خلال "إبرازنا لمفهوم وكيل الحمولة و مهامه نجد أنه لا يختلف كثيرا عن وكيل السفينة بقدر ما يشترك معه في العديد من المهام"<sup>(1)</sup>.

"يمكن للشخص أن يجمع بين صفتي وكيل السفينة و وكيل الحمولة في نفس الوقت رغم تعارض الصفتين باعتبار أنّ وكيل السفينة وكيل للمجهّز في حين أنّ وكيل الحمولة وكيل للمجهّز إليهم".<sup>(2)</sup>

يتسلّم وكيل السفينة البضاعة من الرّبّان، "ويتولى نقلها الى المخازن على نفقة و مسؤولية الموكل إليه و بذلك يكون وكيل السفينة وكيلا للحمولة، وهو أمر يحصل تلقائيا دون فاصل زمني، وفي مثل هذه الحالة أيّ متى كان وكيل السفينة هو وكيل حمولة في ذات الوقت فإنّه يكون مرتبط ببعدين، عقد وكالة مع المجهّز و المرسل إليه بمصروفات العمليات الداخلة في تنفيذ العقد المبرم معه"<sup>(3)</sup>. "إنّ شرط التفريغ تحت روافع السفينة لا يكفي في الموانئ الجزائرية فلا بدّ أن يكون توكيل من المرسل إليه حتى يتحول وكيل السفينة إلى وكيل الحمولة، و هذا من حيث الوثائق فقط، لأنّ حراسة البضائع تبقى تحت مسؤولية ميناء الجزائر، بحيث يشرف على التفريغ لوحده، و لا يجري هذا التحويل إلّا عند التسليم بالمعنى القانوني للكلمة و هذا يعني أنّ البضاعة يجب تسليمها لعامل سند الشحن الشرعي الذي يقبله أو لوكيله"<sup>(4)</sup>.

ولا ينتهي العقد إلّا عند تسليم البضاعة تحت روافع السفينة و في الحالات الأخرى لا ينتهي العقد إلّا بالتسليم الفعلي للبضاعة بين يدي المرسل إليه يمكن لوكيل السفينة عقب تسليم

(1) قماز ليلي، الوكالة بالعمولة لنقل نظام قانوني للنقل متعدد الوسائط، مقال منشور بمجلة جزائرية للقانون البحري و

النقل، العدد1، السنة 2010، ص116

(2) وهيب الأسر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان 2008 ص145

(3) محمود شماط، القانون البحري دار العلوم للنشر و التوزيع، عنابة 2010، ص71

(4) وهيب الاسر المرجع السابق ص146

البضاعة أن" يتحول إلى وكيل حمولة بناء على تعيين صريح أو ضمني من المرسل إليه و يكون في هذه الحالة ممثلاً لمصالح متضاربة بصفته ممثلاً للمرسل إليه يجب أن يتخذ تحفظات ضد نفسه بصفته ممثلاً للناقل في آن واحد كذلك يؤكد حكم قضائي أن وكيل السفينة يمكنه أن يمثل موكلين مختلفين"<sup>(1)</sup>.

في الختام يجب أن نفرق بين وكيل السفينة ووكيل الحمولة، إذا كنا نعتقد أنّ وكيل السفينة يتحول بصورة آلية إلى وكيل الحمولة عقب تفريغ البضائع، هذا الالتباس أو الخلط لا يخلو من الخطورة، لأنّ وكيل السفينة ووكيل الحمولة يمثلان موكلين غالباً ما تختلف مصالحهما إن لم تكن متضاربة، فوكيل السفينة وكيل عن المجهز، بينما وكيل الحمولة وكيل على من ترسل إليه البضائع للحمولة وكلاء متعددين، بينما ليس هناك سوى وكيل واحد على السفينة.

أما وظائفهما فإنها متميزة بعضها عن البعض، لأنّه إذا كان" وكيل السفينة و ما تحمله أو تنقله فإنّ وكيل الحمولة لا يهتم إلاّ بالبضاعة و بتسليمها و بالخصوص لصاحبها أو ممثله".<sup>(2)</sup>

### الفرع الثاني: وكيل السفينة بصفته مقاول المناولة :

يرى أنصار النظرية اعتبار مقاول المناولة ناقلاً برياً إذ أنّ نقل البضائع الذي يباشره مقاول المناولة هو المحل الأساسي للعقد وأسسوا رأيهم على تماثل، يقولون به بين مركز المجهز عندما يباشر بنفسه عمليات نقل البضائع خلال المراحل الغير البحرية للنقل و يعتبرونه كناقل بري، وبين مركز مقاول المناولة الذي يؤدي نفس العمليات بدلاً من المجهز.

(1) وهيب الاسبر ، مرجع سابق ص145

(2) محمد شحماط القانون البحري دار العلوم للنشر والتوزيع -الجزائر - 2010 ص 71.

أنه بالنسبة للعمليات التي يباشرها مقاول المناولة خلال المرحلة البحرية البحتة فإنها لا تؤثر على الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية و الذي يظل بالنسبة لمجموعة العمليات هو الجانب الغالب من هذه العمليات يتم في مراحل غير بحرية غير أن عقد نقل بري طالما أنه يعكف على النقل و الانتقال بالبضائع على اليابسة و الأسطح الترابية، فهو يستعين خلال هذه المرحلة بالرافعات المتحركة، بالإضافة إلى الرافعة السيارة الموجهة بواسطة سائق محترف<sup>(1)</sup> و يرى أغلب الفقه أن عقد المناولة المينائية ليس عقد نقل، ذلك أنه يجب لاعتبار العقد المذكور عقد نقل أن يكون نقل البضائع من الرصيف الى السفينة و العكس هو العملية الأساسية للعقد<sup>(2)</sup> و أن تكون باقي العمليات التي قد يثمنها العقد مجرد عمليات فرعية للنقل، في هذا يقرر العميد روديير في سخرية أنه إذا اعتبرنا عقد المناولة المينائية عقد نقل بالمهام الفرعية بالنسبة للمهمة الأساسية التي يقوم بها مقاول المناولة فإن ذلك يقودنا الى القول بأن العقد الذي مقتضاه يشتري الشخص عليه سمك هو عقد نقل لأن البقال يحضر العلبه من مكانها على الرف الى مكان تسليمها للمشتري.<sup>(3)</sup>

فوكيل السفينة و هو في سبيل تنفيذ عقد الوكالة المبرمة مع المجهز أو الناقل يقوم بالتكفل بالبضائع عند تسليمها من الشاحن توطئتها لشحنها، أو التحضير لتفريغ البضاعة من السفينة فيقوم بالتعاقد مع مقاول التناول سواء عند الشحن أو عند التفريغ بحيث يصبح هذا الأخير من التابعة لوكيل السفينة، و قد يجد وكيل السفينة نفسه يقوم بهذه العمليات إذا كان له عتاد و آلات الشحن و التفريغ يمتلكها، خاصة إذا كانت وكالة السفينة في شكل شخص معنوي أي مؤسسات خاصة تقوم بنشاطات أخرى إضافة إلى نشاطها الرئيسي كوكيل السفينة و تقوم إضافة إلى نشاطها الرئيسي كمؤسسة للشحن والتفريغ، أمّا الواقع العملي و

(1) عبد القادر حسين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة عمان، 1999 ص42.

(2) حمدي كمال عقد الشحن، و التفريغ في عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الطبعة الثانية 2002 ص156.

(3) حمدي كمال، أشخاص الملاحة، المرجع السابق ص203.

خاصة في الجزائر لا يتولى عملية الشحن و التفريغ سوى مؤسسات العمومية التي تبسط حكرها على هذا النشاط و لا يقوم وكيل السفينة بأية عملية لها صلة بالتناول<sup>(1)</sup>.

في الموانئ الجزائرية لا يتولى أعمال التناول سوى مؤسسة الميناء المحتكرة لهذا النشاط و لا يقوم وكيل السفينة بأية عملية لها صلة للتناول، غير أنه لا يمكن أن نجعل بأنه توجد بفرنسا مؤسسات توكيل تقوم كذلك بالتناول.

### الفرع الثالث : وكيل السفينة بصفته سمسار بحري :

أصبح من المتعذر الآن إبرام عقد من العقود البحرية دون تدخل وسيط أو سمسار بحري فهو الشخص الذي يقوم بالتوسط بين أطراف العقود البحرية المختلفة و التقريب بين وجهات النظر كأن يتوسط من المجهز و الشاحن في عقد النقل البحري، أو بين البائع و المشتري في عقد بيع السفينة. (2)

إذا أردنا معرفة التحويل بين وكيل السفينة و السمسار البحري فإتينا بصدد معرفة من هو السمسار البحري؟ ثم كيف يتم التحويل بينه و بين وكيل السفينة؟.

لقد عرفت المادة 631 من القانون البحري الجزائري السمسار البحري على أنه يعد سمسارا بحريا كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر و بموجب وكالة بالعمل كوسيط لابرار عقود شراء سفن و بيعها و عقود الاستئجار النقل البحري و العقود الاخرى التي تتعلق بالعلاقة البحرية، إذن فالسمسار البحري حسب نص المادة هو نص المادة هو الشخص الذي يقوم بالتوسط بين أطراف العقود البحرية المختلفة و التقريب بين وجهات النظر تمهيدا لابرارها بعد أن تعددت مجالات الاستثمار البحري سواء كان شخصا

(1) شيوخ محمد أمين ، دور وكيل السفينة في عقد النقل البحري، مرجع سابق ص35.

(2) الأمر رقم 76-80 المعدل و المتمم بالقانون 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998 و المعدل و المتمم بالقانون رقم

10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 المتضمن القانون البحري الجزائري

طبيعيا أو معنويا تابع للقانون الجزائري باستثناء مجال المحروقات حسب نص المادة 2 فقرة 1 من المرسوم التنفيذي رقم 91-522.(1)

التي تبين أنه يمكن أن يمارس هذه المهام التي تتعلق بسفن المراسلين و البضائع و الحمولات باستثناء المحروقات، ولا يعمل هذا السمسار إلا بناء على تفويض حسب ما ذكر في المادة 632 من القانون البحري الجزائري التي تبين أنه توضع وكالة السمسرة البحرية كتابيا و تحدد فيها بوضوح حقوق و التزامات السمسار، و لكن مع ذلك فقد يعهد الأطراف إلى السمسار البحري بالقيام بمهام قانونية أو مهام مادية.

تنص المادة 8 من المرسوم التنفيذي رقم 91-522 على أنه يجب على المستعمل، فضلا على احترام أحكام الامر رقم 80-76 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 و المذكور أعلاه و المتعلق بممارسة مهام وكيل السفينة أن يقوم بمايلي : أن يؤدي التزاماته اتجاه موكله حسب أعراف المهنة و تقاليدتها، و أن يقدم نوعية جيدة من الخدمات، و أن يحترم القوانين و الأنظمة التي تحكم النشاط، و أن يعني العناية اللازمة بتداول الأموال التي يتولى تسييرها باسم موكله، و كل إخلال بإحدى الالتزامات المذكورة أعلاه يترتب عليه توقيف رخصة الممارسة أو سحبها، كما "يمكن من جهة أخرى لوكيل السفينة أن يتولى أعمال السمسرة البحرية بما أن السمسار البحري قد يباشر عمليات و نشاطات هذا الأخير و في هذه الحالة تسري عليه القواعد التي تحكم نظامها القانوني حسب ما جاء في المادة 638 من القانون البحري الجزائري التي تبين أنه يمكن للسمسار البحري الجمع بين نشاطاته و نشاطات وكيل

(1) المرسوم التنفيذي رقم 91-522 المؤرخ في في جمادى الثانية عام 1412 الموافق ل 22 ديسمبر 1991 الذي يحدد

شروط ممارسة وكيل السفينة و وكيل الحمولة و السمسار البحري

السفينة و في هذه الحالة تسري أحكام مواد هذا الباب على العمليات التي تدخل في مجال وكيال السفينة"<sup>(1)</sup>.

---

<sup>(1)</sup>إيمان فتحي الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، الطبعة الأولى، مصر 2010.



## المبحث الثاني: النظام القانوني لوكيل السفينة و التمثيل القضائي:

إنّ تحديد المركز القانوني لوكيل السفينة يكون من خلال العلاقة التعاقدية التي تربطه بأشخاص آخرين و هذا المركز يميزه عن باقي الاشخاص في باقي العقود.

### المطلب الاول: وكيل السفينة المتعاقد:

نظّم المشرع الجزائري الأحكام المتعلقة بوكيل السفينة في المواد من 609 الى 620 من القانون البحري الجزائري و يعرف وكيل السفينة بأنه وكيل عن الناقل و متعاقد معه بعقد وكالة، و ينوب عنه في الميناء الذي يعمل فيه في حدود تنفيذ عقد النقل البحري، و من ثم فقد يعهد إليه الناقل بتسليم البضائع لأصحابها بعد تفرغها في السفينة عند الوصول<sup>(1)</sup> فهناك من اعتبر بأنّ وكيل السفينة يرتبط مع الناقل بعقد عمل تحكمه القواعد العامة في العمل البري، إلا أنّ هذا الرأي مردود عليه، كون عقد العمل لا يكون إلا في الأعمال المادية، حيث في حين أنّ وكيل السفينة يقوم بأعمال قانونية، كما أنّ وكيل السفينة ليس تابعا للناقل بينما علاقة التبعية عنصر أساسي في عقد العمل ووكيل السفينة هو شخص متخصص ذو خبرة، يعمل بمقتضى العقد الذي يبرمه مع الناقل، و يعتبر وكيلاً عنه في تسليم البضائع لأصحابها الحق في استلامها و تحصيل أجرة النقل، و هو الذي يتسلم من الرّبّان فور وصول هذا الأخير إلى الميناء، فهو لا يعمل بالضرورة لحساب ناقل واحد، بل يستطيع أن يقوم بأعمال الوكالة هذه لصالح عدد من الناقلين.<sup>(2)</sup>

(1) قمرابي عز الدين أعوان النقل البحري وفقا لآخر النصوص التنظيمية مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة وهران، 2016، ص46

(2) المادة 609 الى من الامر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري

"إنّ العقد الذي يربط وكيل السفينة بالناقل هو عقد وكالة مأجورة و هو ما أخذ به المشرع الجزائري في نص المادة 609 من القانون البحري الجزائري"<sup>(1)</sup> وما كرسه في المحكمة العليا، بأن "وكيل السفينة يتعامل في اطار عقد الوكالة باسم و لصالح مجهز السفينة"<sup>(2)</sup>.

تضمن المرسوم 09-183 المحدد لنشاط مساعدي النقل البحري نصا يقضي بأن مهنة وكيل السفينة تكون مانعة لأيّ نشاط آخر مدفوع الأجر، إضافة إلى ذلك يجب توافر مجموعة من الشروط حددها المرسوم من خلال المادة العاشرة منه، و أهم شرط هو ما يتعلق بإثبات الوكيل لضمانات مالية كافية ناتجة عن كفالة دائمة و غير متقطعة تخصص لضمان التزاماته اتجاه موكله، بحيث تحدد الكفالة بموجب قرار وزاري مشترك،<sup>(3)</sup> الذي يحدد مبلغ الكفالة الواجب توافرها من أجل ممارسة مهنة مساعدي النقل البحري، كما و أكد على إيداع مبالغ الكفالة لدى مؤسسة أو بنك معتمد المادة 2 من القرار الوزاري المشترك.

و لقد أخضع المرسوم السالف الذكر ممارسة مهنة الوكالة الحصول المسبق على الاعتماد و القيد في السجل التجاري -5- المادة 8 من المرسوم التنفيذي 09-183 يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري.

(1) المادة 609 من القانون البحري الجزائري

(2) قرار المحكمة العليا- الغرفة التجارية و البحرية- الصادر بتاريخ 2011/02/03، ملف رقم 711461، المجلة القضائية العدد 1، الجزائر، ص 271

(3) قرار وزاري مشترك مؤرخ في 16 رجب 1431 الموافق ل 23 يونيو 2010

و إنّ وكيل السفينة" مسؤول عن أخطائه الشخصية اتجاه و التي يجب اثباتها ن كما لو تأخر في تفريغ البضاعة أو في تسليمها أو لم يحافظ عليها بعد تسليمها أو لم يحافظ عليها بعد تسليمها دون الأخطاء المنسوبة الى الناقل أو الرّبّان".<sup>(1)</sup>

فعلى وكيل السفينة أن يبذل من وكالته فإذا تقاعس عن تنفيذ التزامه اعتبر مسؤولاً مسؤولية تعاقدية في مواجهة الناقل و المجهز، حيث "أنّ المجهز هو الشخص الوحيد الذي يحق له مقاضاة وكيل السفينة على أساس مسؤولية العقدية، و لا يكون وكيل السفينة مسؤولاً إلا عن أخطائه الشخصية و هذا ما أكدته المحكمة العليا في أحد قراراتها"<sup>(2)</sup> بحيث لا يمكن أن يسأل وكيل السفينة عن الأخطاء المنسوبة الى المجهز أو الرّبّان<sup>(3)</sup> فوكيل السفينة يتعاقد باسم صاحب الموكل، و بالتالي تنصرف آثار العقود و التصرفات التي يبرمها إلى الناقل مباشرة كما يقوم بالاعمال القانونية من تسلّم و تسليم البضائع لحساب الناقل كما يجوز لوكيل السفينة، أن يدعي أو يدافع عن الناقل أمام القضاء إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق<sup>(4)</sup> و لمّا كان وكيل السفينة مجرد نائب عن الناقل، فإنّه يجب رفع الدعوى عليه بناء على هذه القضية و بالتالي لا يجوز رفع الدعوى على وكيل السفينة بصفته الشخصية، و إلا قضى بعد قبول الدعوى برفعها على غير دي صفة و يترتب على اعتبار وكيل السفينة نائب عن الناقل ضرورة إبراز هذه الصفة سواء عند التعاقد مع الغير، أو عند رفع دعوى عند الناقل.

(1) شبيخي محمد أمين، مرجع سابق ص103

(2) قرار المحكمة العليا - الغرفة التجارية و البحرية-الصادرة بتاريخ 2011/02/23 ملف رقم 711461 ، مجلة المحكمة العليا ، العدد 1 ، الجزائر ، 2012 ص271

(3) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري ، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت 2006، ص175

(4) المادة 613 من القانون البحري

إنّ قيام وكيل السفينة بالتزامه بعناية، طبقاً لعقد الوكالة يكون مقابل أجر يتم تحديده بموجب اتفاهه أو تعريفه، و عند انعدام ذلك و بموجب العرف البحري، و ينتهي عقد الوكالة في الأجال المتفق عليها.(1)

### الفرع الأول: تحديد الطبيعة القانونية لعقد الوكالة البحرية:

يرتبط المجهز بوكيل السفينة بمقتضى عقد يسمى عقد وكالة السفينة أو عقد أمانة السفينة(2)، وقد اختلفت الآراء في تحديد الطبيعة القانونية لهذا العقد بحيث ذهب البعض بالقول أنّه وكيل السفينة يرتبط مع المجهز بعقد عمل تحكمه القواعد العامة في عقد العمل البري، بيد أنّ هذا الرأي لا يمكن التسليم به لأنّ عقد العمل لا يكون إلّا في الأعمال المادية في حيث أنّ وكيل السفينة يقوم بالأعمال القانونية هذا إضافة إلى أنّ عقد العمل يفرض علاقة تبعية وخضوع بين العامل و صاحب العمل في حيث نجد أنّ وكيل السفينة يتمتع في عمله بقسط وافر من الاستقلال، وقد يتولى عمليات الأمانة لصالح مجهزين متعددين.

بينما يرى البعض الآخر بأنّ "وكيل السفينة يعتبر سمسار بحري و لذلك فإنّه يعتبر مسؤول بغض النظر عن المكان الذي وقع فيه التعب أو فقدان البضاعة، غير أنّ هذا الرأي هو الآخر لا يمكن التسليم به، لأنّ التزامات السمسار تختلف عن التي تقع على عاتق وكيل السفينة، فلا يمكن مسائلته عن الأضرار التي تصيب البضاعة عن الفترة السابقة لاستلامه لها".(3)

لذلك استقر الفقه و القضاء على تكييف عقد وكالة السفينة أنّه وكالة مأجورة وهو وكالة تجارية لأنّ موضوعها هو القيام بأعمال تابعة لأعمال التجارة البحرية ويجوز إثباتها بكافة

(1) المادة 615 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري

(2) كمال حمدي القانون البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1998، ص 393.

(3) شيوخى محمد أمين، مرجع سابق ص 98 .

وسائل الإثبات والمشرع الجزائري لم يعم بالإشارة إلى الطبيعة القانونية للعقد الذي يربط وكيل السفينة بالمجهاز<sup>(1)</sup>، بل اكتفى فقط بذكر مهامه، ويسري عليه أحكام عقد الوكالة في القواعد العامة من حيث تكوينه و آثاره وانقضائه و عقد وكالة السفينة من العقود الرضائية و يكفي لانعقاده التراضي بين أطرافه فلا يلزمه الشكلية أو الرسمية بأسلوب معين<sup>(2)</sup>، كما يعد نقل الوكالة من العقود الملزمة لجانبين وهو عقود المعارضة، كما أنه من العقود ذات الاعتبار الشخصي.

و من ذلك فإنه يجوز للمجهاز أن يعزل وكيل السفينة في أي وقت و ينهي الوكالة و لو وجد اتفاق يخالف ذلك و يكون المجهاز ملزما بتعويض الوكيل عن الضرر الذي لحقه من جراء عزله في وقت غير مناسب أو بعذر غير مقبول، و يجوز لوكيل السفينة بدوره أن ينتهي في أي وقت عن الوكالة و لو وجد اتفاق يخالف ذلك، علما بأنه يجب على الوكيل تعويض كامل الضرر الذي يلحق المجهاز من جراء التنازل.

وبناء على ذلك فإنه يجوز لوكيل السفينة أن يكون نائبا عن المجهاز في الدعاوي التي يرفعها أو تقام عليه في الجزائر، كما يعد موطن وكيل السفينة موطن للمجهاز<sup>(3)</sup>.

(1) محمد السيد الفقي، محمد فريد العريني، علي البارودي، القانون البحري و الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، 2001، ص289.

(2) محمد أمين شبيخي، المرجع نفسه، ص99.

(3) محمود شماط، مرجع سابق، ص61.

## الفرع الثاني: طبيعة عقد الوكالة على السفينة:

لقد اختلف الفقهاء في تحديد الطبيعة القانونية لعقد الوكالة على السفينة<sup>(1)</sup>، فمن قائل أنّ عقد وكالة السفينة هو عقد عمل بين المجهز و وكيل السفينة، و من قائل بأنّ علاقة وكيل السفينة بالمجهز ليست سوى وكالة بالعمولة، ومن القائل بأنها عبارة عن وكالة عادية ، إذن ما هي آراء الفقه حول تحديد الطبيعة القانونية لعقد وكالة السفينة؟ و ماهو موقف المشرّع الجزائري من هذه الطبيعة القانونية؟

### المطلب الثاني: آراء الفقه حول تحديد الطبيعة القانونية لعقد وكالة السفينة:

عقد وكالة السفينة عقد عمل بين المجهز و أمين السفينة، غير "أنّ عقد العمل يتميز أساسا بوجود علاقة تبعية بين العامل و ربّ العمل، إلّا أنّ أمين السفينة يتمتع بقدر كبير من الحرية و الاستقلال عن المجهز في ممارسة عمله و يقوم أيضا بأعمال و تصرفات قانونية على العكس أنّ عقد العمل لا يكون إلّا في الأعمال المادية فقط"<sup>(2)</sup>. بيد أنّ هذا الرأي لا يمكن التسليم به، لأنّ عقد العمل لا يكون إلّا في الأعمال المادية في حين أنّ أمين السفينة يقوم بأعمال قانونية ، هذا إلى أنّ عقد العمل يفترض علاقة تبعية و خضوع بين العامل و ربّ العمل مع أنّ أمين السفينة يتمتع بالاستقلال في أداء أعماله و هذه الأعمال يقوم بها لحساب المجهز أو عدة مجهزين.

(1) محمد السيد الفقي، محمد فريد العريني، علي البارودي مرجع سابق ص307

(2) محمد السيد الفقي، القانون البحري(السفينة-أشخاص الملاحة البحرية-إيجار السفينة-النقل البحري)، دار الجامعة

الجديدة، الاسكندرية، 2006، ص267

لقد أشار المشرع في المادة 612 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يجوز لوكيل السفينة أيضا العمل لحساب الطرف المتقاعد على أن يوافق المجهز على ذلك" (1)

إنّ علاقة وكيل السفينة بالمجهز هي "علاقة عقد عمولة لعدم قيام وكيل السفينة بعملية التفريغ لوحده، إنّما يستعين بأعوان و بوسائل معينة لهذا الغرض، ضف أنه يتعاقد مع مقاولي التناول. و هناك من يعتبره وكيل بالعمولة يكلف من طرف المجهز أو من ربّان السفينة للقيام لحسابهم في ميناء الرسو بتفريغ البضائع و تسليمها للمرسل إليهم، ولكن بالعمولة يتصرف باسمهم، و لحساب موكله بينما وكيل السفينة لا يخفي مبدئيا أنه يتصرف لحساب المجهز، و يتعامل باسم هذا الأخير. و لكن الوكيل بالعمولة يعمل باسمه الخاص لحساب موكله في حين أنّ أمين السفينة يعمل باسم و لحساب المجهز". (2)

كما أنّ وكيل العمولة يتكفل بتنظيم النقل من نقطة الشحن الى نقطة التسليم، كما يضمن تنفيذ عقد النقل. بينما وكيل السفينة لا يتدخل إلاّ عند نقطة الانطلاق أي الشحن أو عند نقطة الوصول أي التفريغ.

لقد استقر الفقه و القضاء في تكييف مركز وكيل السفينة على أنه يعد وكيلا عن مجهّز السفينة أو الربّان، بالقيام بعملية تسليم البضائع لأصحابها و عليه فهو يستحق أجر (عقد وكالة عادية بأجرة) يقع على عاتق المجهز، مقابل الأعمال التي قام بها نيابة عنه و منها المحافظة على البضاعة. ومع ذلك باعتباره وكيلا عن الغير و هو مجهز السفينة فهو

(1) المادة 612 من القانون البحري الجزائري.

(2) محمد السيد الفقي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 268 .

يخضع بموجب ذلك إلى الأحكام العامة لعقد الوكالة، كالعزل من جانب المجهز كما له أن يتخلى عن واجباته في أي وقت بشرط إخطار المجهز بذلك.<sup>(1)</sup>

لم يرق المشرع الجزائري بالإشارة إلى الطبيعة القانونية لعقد وكالة السفينة و الذي يربط وكيل السفينة بالمجهز، بل اكتفى فقط بذكر مهامه ، ويسري عليه أحكام عقد الوكالة في القواعد العامة من حيث تكوينه و آثاره و انقضائه، وعقد وكالة السفينة من العقود الرضائية و يكفي لانعقاده التراضي بين أطرافه فلا يلزمها الشكلية أو الرسمية بأسلوب معين، كما يعد عقد الوكالة من العقود الملزمة لجانبين، وهو من عقود المعاوضة، كما أنه من عقود الاعتبار الشخصي.

و من ذلك يجوز للمجهز أن يعزل وكيل السفينة في أي وقت و ينهي الوكالة و لو وجد اتفاق يخالف ذلك، و يكون "المجهز ملزما بتعويض الوكيل عن الضرر الذي لحقه من جراء عزله في وقت غير مناسب أو بعذر غير مقبول و يجوز لوكيل السفينة بدوره أن يتوقف عن الوكالة في أي وقت ولو وجد اتفاق يخالف ذلك، علما بأنه يجب على الوكيل تعويض كامل عن الضرر الذي يلحقه المجهز من جراء التنازل".<sup>(2)</sup>

و تطبيقا لذلك فإنه "يجوز لوكيل السفينة أن يكون نائبا عن المجهز في الدعاوي التي يرفعها أو تقام في الجزائر، كما يعد موطن وكيل السفينة في الجزائر موطن للمجهز المادة 623 من القانون البحري الجزائري".<sup>(3)</sup>

(1) عادل علب المقدادي، القانون البحري مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان - الأردن، 1999 ، ص86.

(2) شيخي محمد أمين، مرجع سابق، ص98-99

(3) محمود شمام، مرجع سابق ، ص57.



## المطلب الثالث: الوكيل المأجور و الأوضاع القانونية الأخرى

## الفرع الأول: الوكيل المأجور:

يذكر القانون البحري وكييل السفينة، على أنه وكييل مأجور من المجهز.

و ذلك هو الحل الذي ذهب إليه القضاء الفرنسي قبل صدور التشريع التجاري و البحري و قبل أن يكرسه قانون 1969/01/03 المتعلق بالتجهيز و المبيعات البحرية.

إنّ مسألة الروابط القانونية القائمة بين وكييل السفينة و المجهز - لقد أثارت مناقشات طويلة هل يعد وكييل السفينة مأمورا للمجهز، وذلك لسبب بسيط، لأنّه لا يوجد لعلاقة تبعية للمجهز، فإنّ ذلك لا يمنعه من يكون مستقلا تمام الاستقلال، فهو يعمل لحسابه الخاص، و له الحرية في أن يقوم بعمليات تجارية عديدة باسمه الخاص متحملا بنفسه أتعاب نشاطه المهني و مصارفه و ما يؤكد استقلال وكييل السفينة، قيامه بدفع الرسوم المرتبطة على رقم أعماله.

و حسب الأعراف الساري بها العمل في الموانئ الجزائرية، تحدد أتعاب وكييل السفينة القانونية، بوصفه وكيلا " و عنوان للسفينة"، و يبين القانون البحري الجزائري أنّه مسؤول حيال المجهز باعتباره وكيلا مأجورا له.(1)

(1) شيخي محمد امين، مرجع سابق ص 98-99

لقد منح الإصلاح الفرنسي الصادر سنتي 1966-1969 وكيل السفينة وضعا قانونيا، فالمادة 51 من مرسوم 31 ديسمبر 1961 تنص على أنّ "وكيل السفينة يمثل الناقل"، و توضح المادة 11 من قانون 1969/01/03 بأنّ "وكيل السفينة يتصرف بصفته وكيلا مأجورا للمجهز" و تشكل المادتان نهاية المسيرة الطويلة التي قطعها الاجتهاد القضائي الفرنسي.

فبعد فترة تردد طويلة انتهى القضاء الفرنسي إلى الإعلان فعلا، أنّ وكيل السفينة وكيلا ينوب عن المجهز، و ليس طرفا في عقد النقل، وأنّه يستلم البضاعة باسم موكله، فإنّ مسؤوليته لا تقوم ازاء الغير لأخطاء ارتكبتها عند تنفيذ العقد المذكور، و أن المادة 1991 من القانون المدني التي تقوم مسؤولية الوكيل عند تنفيذ المهمة الموكلة إليه لا تطبق في علاقات الوكيل مع الغير، و "أنّ إهمال أو تهاون شركة الوكالة في حراسة البضاعة التي كان من المقرر تسليمها حيال موكلها و الحكم عليها بدفع تعويضات عن الأضرار لفائدة المتقاعدين مع المجهز و ذوي حقوقهم غير مؤسس قانونيا".<sup>(1)</sup>

### الفرع الثاني: تمثيل وكيل السفينة للمجهز أمام القضاء:

يمكن تحديد صفة الناقل البحري من الناحية الإجرائية بما أنّه مجهز السفينة، هذا الأخير الذي يمثله وكيل السفينة أمام القضاء فيتمتع بصفة الممثل القضائي لوكيله حيث يتلقى الدعوى القضائية و الغير القضائية الموجهة للناقل البحري أو مجهز السفينة، طبقا للمادة 613 من القانون البحري الجزائري أنّه يجوز لوكيل السفينة يدعي أن يدافع عن المجهز أمام

(1) المادة 613 من القانون البحري الجزائري

القضاء، "إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق أمام القضاء، و يتلقى السندات القضائية و الغير القضائية المرسل للمجهز التي اعتاد ربان السفينة عملية تسلمها".<sup>(1)</sup>

و يترتب على ذلك أنه "يجوز لوكيل السفينة أن ينوب عن المجهز في الدعاوي التي يرفعها أو تقام عليه في الجزائر، كما يعد موطن وكيل السفينة في الجزائر موطنًا للمجهز"<sup>(2)</sup>، حيث استقر قضاء النقد الفرنسي تطبيقًا لأحكام المادة 19 من المرسوم الفرنسي رقم 69-679 المؤرخ في 19/06/1969 كل دعوى توجه ضد المجهز الناجمة عن عمليات تسليم البضاعة التي يمكن أن ترفع أمام المحكمة في موقع أمين السفينة الذي ينجز تلك العمليات، أنه من المقرر من قضاء هذه المحكمة أنه إذا كان الموطن الأصلي لشخص شخصًا طبيعيًا أو معنويًا موجود في الخارج و يباشر نشاطات تجارية، اعتبر موطنًا له في فرنسا كل ما يتعلق بهذا النشاط، ويعتبر مقر هذا التوكيل موطنًا لمالك السفينة دون أن تكون علاقة تعاقدية بين وكيل السفينة و المرسل اليهم.

كما أكدت محكمة النقد الفرنسية في إحدى قراراتها "إذ تبين أن أمين السفينة بصفته وكيل سفينة لشركة الملاحة"، فإن محكمة الاستئناف تعتبر بدون أي تغيير بناء على فحوى المادة 51 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 المؤرخ في 31/12/1966 أنه يعين وكيل السفينة كممثل لشركة الملاحة نفسها الناقل البحري"، كما أنه إذا كانت صفة الوكيل تحول دون البحث عن إثارة مسؤولية أمين السفينة بدلًا عن المجهز، فسيكون الأمر بخلاف ذلك إذا امتنع عن إظهار هوية موكله، غير أنه إذا تم استدعاء المجهز الذي مثله في النزاعات القضائية، فيجب عدم القاء عبء المسؤولية على عاتق أمين السفينة بحيث لا يمكن الاحتجاج بالمسؤولية التعاقدية لأمين السفينة أمام الشخص الذي طلب خدماته، بل يسأل

(1) المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، المجلد 06، العدد 01، أكتوبر 2019. ص 92

(2) المادة 19 من المرسوم الفرنسي رقم 69-679 المؤرخ في 19/06/1969

المجهّز لوحده، و مع ذلك و بالرغم من حضور مجهز السفينة في هذه اللحظة فيمكن إيدانة أمين السفينة لسبب أو لآخر تضامنيا مع موكله.

و جاء في هذا الصدد حكم محكمة استئناف باريس المؤرخ في 1987/06/01 التي نادت بالنظرية الوهمية بحيث حكمت بإيدانة شركة الشحن مالكة السفينة باعتبارها شركة وهمية ليس لها عنوان خاص به، التي تقع في مقر وكيلها البحري إلاّ أنّه رفض هذا الحكم بحيث يكمن المؤشر الذي أقتعت به محكمة الاستئناف باريس "هو وهمية المجهز و غياب عنوان خاص، لأنّه وفقا لهذا الرأي أنّ السفن التابعة لأمين السفينة البحري تنتمي لأحد الشركات، لأنّ جميع الشركات كشركات الشحن أغفلت الإشارة إلى عنوان محدد، بل يوجد مقرها لدى الوكيل البحري".

وعليه استنادا إلى السوابق القضائية "يجب استدعاء مجهّز السفينة، و تبليغ وكيل السفينة شخصا في فرنسا و الذي يلتزم بدوره تبليغ مجهّز السفينة لاسيما حينما يكون أجنبيا، كما أدانت محكمة باريس شركة التسيير اليونانية و الشركة الوهمية المالطية المالكة لاسم السفينة على أساس المسؤولية التكافلية و تضامنية لإصلاح الأضرار اللاحقة بالبضائع" (1).

(1)المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل،مرجع سابق ص 103.

## ملخص الفصل الأول:

تطرقنا في هذا الفصل إلى التعريف بوكيل السفينة على أنه كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة و لحسابها أثناء الرحلة، يبدأ مهامه انطلاقاً من عقد وكالة بينه و بين موكله، فيكون وكيل السفينة بمثابة ممثلاً عن الناقل فيستلم الكثير من المهام نيابة عنه، و ممثلاً عن المجهز فيقوم بالعمليات المتعلقة برسو السفينة في الميناء و تمثيله أمام القضاء مثلاً، كما أنّ لوكيل السفينة علاقة بالشركاء الآخرين و الممثلين في وكيل الحمولة و مقاول التناول و السمسار البحري، قد يكون وكيل السفينة متعاقد و هذا حسب المواد من 609 إلى 620 كما يمكن أن يكون وكيلاً مأجوراً حسب ما جاء في بعض المواد من القانون البحري و القانون المدني.

الفصل الثاني: آثار عقد

الوكالة البحرية

**المبحث الأول: التزامات أطراف العقد**

إنّ عقد وكالة السفينة كالعقود الأخرى يترتب عليه التزامات في ذمة طرفيه, سنتناول في هذا المبحث التزامات وكيل السفينة ثم التزامات المجهز باعتبارها حقوق لوكيل السفينة.

**المطلب الأول: التزامات وكيل السفينة**

يتولى أمين السفينة أو وكيل السفينة عن المجهز القيام بكافة الأعمال الضرورية للسفينة و الرحلة البحرية، فيتوجب عليه استلام البضائع من الرّبّان و المحافظة عليه أن يقوم بتسليمها إلى المرسل إليه , كما و يعتبر ممثلاً لمجهز السفينة بالنسبة لمعاينة البضاعة قبل استلامها , فإذا قرر وجود نقص أو تلف بالبضاعة المشحونة , فإنّ إقراره هذا يلزم المجهّز كما لو كان صادراً منه شخصياً, كما يقوم بتجهيز السفينة بالمؤن والمعدات و الوقود اللازمة لإتمام الرحلة<sup>(1)</sup>, وقد حدّد القانون البحري الجزائري مهام وكيل السفينة في نصين: أوّلها هو نص المادة 609 والذي أورد أنّ وكيل السفينة يقوم بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة للخدمة و لحسابها أثناء الرحلة, و التي لا يقوم بها الرّبّان , و ثانيهما: هو نص المادة 610 الذي أورد فيه أنّه يجوز أن يقوم وكيل السفينة بتسليم البضائع لشحنها عند القيام او بتسليمها لأصحابها بعد تفرّغها من السفينة عند الوصول و بتحصيل أجره النقل المستحقة للمجهز, " و على ذلك فإنّ مهام و التزامات وكيل السفينة تحددها لنا نصوص القانون, وما قد يشتمل عليه العقد أو يجري به العرف, وهذا المهام و تلك الالتزامات تتحصل في القيام بالأعمال القانونية المعتادة و اللازمة للسفينة طوال الرحلة, ك شراء المؤن والوقود وقطع الغيار و التعاقد على إجراء إصلاحات و قبض أجره النقل من المرسل اليه

(1) محمد نعيم علوة , القانون البحري , الجزء الخامس , مكتبة زين الحقوقية لبنان, 2012. ص 157

متى كانت مستحقة و ذلك كما توضحه الفقرة الثانية من المادة 614 من القانون البحري".  
(1)

### الفرع الأول :التزامات الوكيل المرتبطة بالسفينة

إنّ مهام وكيل السفينة يظهر عند تلبية الاحتياجات اللازمة للسفينة, بحكم أنّه على دراية كاملة بالقوانين و الانظمة و التي تنظم الملاحة البحرية و التغيرات التي قد تطرأ عليها، فإنّ أغلب المجهزون يتركون الحرية الكاملة لوكيل السفينة في التعامل مع جميع الأطراف سواء عند وصول السفينة أو قبل وصولها الى المناء .

#### 1- قبل وصول السفينة للميناء :

فيما يتعلق بالإدارة الرسوّ, قبل وصول السفينة إلى الميناء، بل و بمجرد الاقتراب من الميناء يتصل المجهز أو الناقل بالوكيل ليعلمه بموعد وصول السفينة الى الميناء و يطلعه بجميع المعلومات المتعلقة بالسفينة و بالحمولة, والذي بدوره يبعث برسالة إلى السلطات المينائية من أجل الحصول على الموقع بالرصيف يلائم بقدر الإمكان حجم السفينة من طول و عرض و الأهم هو العمق, ومن جهة أخرى يلائم حمولتها و بالمقابل البحث عن رصيف توجد فيه الآلات الشحن الكبرى لتستطيع لقيام بعملية التفريغ و الشحن, و بالتالي فكل هذه الاجراءات تلخص في القيام وكيل السفينة بإعداد وثيقة الرسوّ, التي تدوّن بها كل المعلومات حول السفينة من حجم السفينة وموطنها ودفتر تسجيلها، إضافة الى حمولتها.

(1)محمود شحات , القانون البحري الجزائري , مرجع سابق ص 63.



وكذا اسم المجهز و الناقل و المهم في هذه الوثيقة هو تدوين التاريخ و وقت رسوّ السفينة داخل الميناء, لماله من أهمية كبيرة من تحديد أجرة الرسو, كما عليه أيضا أن يقوم بالتدابير اللازمة من أجل وصول السفينة إلى الميناء و ذلك من خلال إبرام جملة العقود مع كل من المرشد البحري و مجهز القطر, و توقيع جميع العقود التي تتيح للسفينة الدخول للميناء, بحيث تكون جميع التعاقدات تحت إشراف وكيل السفينة باعتباره ممثل عن المجهز, لذا يتطلب عن وكيل السفينة أن يكون على اتصال دائم مع مجهز السفينة ليبلغه عن كل المعلومات الضرورية من أجل رسو السفينة.

## 2- عند رسو السفينة داخل الميناء :

يجب على وكيل السفينة بمجرد وصول السفينة للميناء أن يقوم بسداد مبالغ الإرساء و القطر و بتنظيم جميع عمليات التفتيش التي تتم من الجهات الخارجية بحيث تكون تحت إشرافه و مراقبته, كما عليه أيضا تقديم خدمات اللازمة لطاقم السفينة مثل الخدمات الطبية و غيرها, كما عليه أيضا أن يقوم بحجز تذاكر السفن للركاب ومتابعة إجراءاتها و القيام بتلخيص كل الرسائل الواردة من الجمارك بمجرد الانتهاء من تلك العمليات يبقى على وكيل السفينة توفير جميع الاحتياجات اللازمة لإتمام الرحلة البحرية, كما عليه أن يبرم جملة العقود و التأمين بالإضافة إلى تعاقدته مع البحارة، و دفع رسوم الرسوّ والقيام بجميع الإصلاحات الضرورية.

كما عليه أيضا منذ الرسو" بالاطلاع المجهز بجميع العمليات المتصلة برسو السفينة و ذلك من خلال الإعلام و النصح بتقديم المعلومات حول كل ما ينقص السفينة من

التجهيزات الضرورية حتى يتفادى لجان التفتيش، وبالتالي تفادي المخالفات التي تدونها لجان التفتيش، مع الواجب إعلامه أيضا بكل العقود التي أبرمها ووقعها بالاسم المجهز<sup>(1)</sup>

### الفرع الثاني: الالتزامات المتعلقة بالبضائع

يجوز لوكيل السفينة بأن يتكفل بالبضائع منذ علمه بموعد وصول السفينة إلى الميناء وبالتالي هناك التزامات أثناء بداية عقد النقل و أخرى عند انتهاء عقد النقل .

#### 1- الالتزامات عند بداية عقد النقل:

تتمثل التزامات وكيل السفينة اتجاه البضائع عند عملية التصدير أو عند بداية عقد النقل في تسليم البضائع من الشاحنين، إذ لا بدّ "من فحصها و التأكد من سلامتها و خلوها من أيّ عيب فيها، ومراعاة عددها و وزنها و التحقق من الأرقام و العلامات التي تميزها بحيث إذا أقر وكيل السفينة بوجود عيب أو تلف في البضائع او عجز ما أصابها، التزم المجهز بهذا الإقرار كما لو كان صادرا منه شخصيا"<sup>(2)</sup> وهذا الإقرار يكون بإدراج التحفظات في حالة وجود تلف أو نقص فيها، وفي حالة وجود بضائع خطيرة، يتعيّن على الوكيل أن يعمد إلى التطبيق الدقيق للتنظيم الساري من نقل البضائع الخطيرة بحرا أو يقوم بجميع الإجراءات اللازمة و ذلك من أجل حماية موكله، عند الالمام من التحقق من البضاعة يقوم وكيل السفينة بالتكفل بالبضائع لشحنها على السفينة و ذلك بالاتصال مع مقاول المناولة لشحنها، و عند الانتهاء من شحن البضائع غالبا ما يقدم وكيل السفينة

(1) وهيب الاسبر ، القانون البحري ، مرجع سابق ص 142

(2) محمود شحات ، القانون البحري الجزائري ، الجزء الخامس ، مكتبة زين الحقوقية ، لبنان ، 2012، ص 63

للشاحن إيصال يثبت تكلفة شحن البضائع على ظهر السفينة، وغالبا ما يكون اسم الوكيل مؤشر عليه في السندات على أنه هو من قام بعملية شحن البضائع داخل السفينة .

في الأخير يجب على الوكيل التحقق من جميع بيانات الشحن من الشاحن المجهز او الناقل و عدد الطرود و وزنها و حالة البضائع مع الاشارة في سند الشحن و على التحفظات الخاصة و إبراز أهميتها و إحاطة الشاحن لها إن وجدت على أن يقع الاسم المجهز أو الناقل عدد نسخ لسند الشحن المرخص له بذلك، و ذلك من أجل تسليم نسخة للشاحنين أو ممثلين و له الاحتفاظ بنسخة للمجهز أو الرّبّان<sup>(1)</sup>

## 2- الالتزامات عند انتهاء عقد النقل :

تتمثل التزامات الوكيل البحري عند انتهاء عقد النقل في الآتي :

### 2-1- استلام البضائع :

يلتزم وكيل السفينة "باستلام البضائع من الرّبّان في ميناء الوصول و يقوم بالعناية بها وحراستها، و ذلك بتعيين الحرس اللازمين لذلك، و إيداعها في أحد المخازن، و تسليمها الى المرسل إليه، و يجوز له عند استلام البضائع أن يوجه لوكيل السفينة سائر الاحتياجات و التحفظات المتعلقة بحالة البضاعة، و ما يعترئها من نقص أو تلف، و يعتبر إقرار وكيل السفينة لهذه العوارية بمثابة إقرار للناقل أو المجهز"<sup>(2)</sup> من التزاماته أيضا "تمثيل الملاك [المستأجرين] المشغّلين في الموانئ التي تمر عليها السفينة في مواجهة سلطات الميناء و

<sup>1</sup>BOURBOUT SARAH .LECONSIGNATEUR DE NAVIREETL AG ENTMARITIME MEMOIRE

(2) بهجت عبد الله قايد ، القانون البحري .السفينة .الاشخاص الملاحة .الاستغلال البحري .التأمين البحري . مكتبة نهضة

الشرق . القاهرة . 1984.ص 142

الجهات الحكومية التي تتعامل مع السفينة لتسهيل الاجراءات التي يتطلبها تواجد السفينة بالميناء كالاجراءات الجمارك قبل و بعد ترك السفينة لعمليات التفريغ او الشحن".(1)

## 2-2- تسليم البضاعة الى المرسل اليه :

يلتزم وكيل السفينة إعلام أصحاب البضائع عند وصولها, حيث أنه عند انتهائه من استلام البضائع من المجهز يبقى ينتظر تسليم البضاعة , إذ نصت المادة 782 من القانون البحري الجزائري "يتعين عن الناقل أو من يمثله بتسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو يمثله و الذي يطالب على استلامها بناء على النسخة من وثيقة الشحن " و كذا المادة 610 من نفس القانون أكدت على أنه "يجوز لوكيل السفينة تسليم البضائع عند تفريغها من السفينة عند الوصول, و عليه يبقى على وكيل السفينة سوى التحقق من اسم المرسل إليه الحقيقي المذكور في سند الشحن, فإنّ للتحقق من ذلك وجب عليه تقديم البضائع لحامل سند الشحن", (2) هذا إذا ما كان سند الشحن اسما, أمّا إذا كان سند الشحن لحامله هنا يختلف الأمر, بحيث يمكن لهذا النوع من السند أن يتم تنظيره,

و هنا في هذه الحالة قد لا يكون في حوزة المرسل إليه سند الشحن قد يكون في حوزة وكيل الحمولة و بالتالي على وكيل السفينة سوى التحقق من سند الشحن و بمجرد التحقق يتم تسليم البضاعة مقابل استلامه لسند الشحن.

(1) محمد غريب عبد العزيز . النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات . دار الفكر الجامعي . الاسكندرية . 2006 ص 62

(2) هاني دويدار . علي البارودي . موجز القانون البحري . دار الجامعة الجديدة للنشر . الاسكندرية 1999 . ص 183 .

\* هذا السند هو عبارة عن قسيمة من وثيقة الشحن أو جزء منها يصدره و يرد من طرف الناقل عندما تقسم البضاعة الى أجزاء بحيث تكون موجهة الى عدة أشخاص لاستقبالها في حالة تعدد المرسل إليهم.

إلا أنّ في بعض الأحيان يتم تسليم البضائع من طرف وكيل السفينة بموجب استظهار من المرسل إليه بإذن التسليم، بحيث تكون هذه الوثيقة مطابقة إلى حد ما بسند الشحن و يعدّها ويسلمها الناقل و ذلك من أجل تسليم جزء من البضاعة المذكورة في تلك الوثيقة\* تكون هناك حالة وجود تلف في البضاعة أو خسائر أو نقص هنا بطبيعة الحال المرسل إليه وجب عليه تفحص البضاعة تفحصاً جيّداً، باعتباره محترف إذا اكتشف أي نقص أو وجود تلف في البضائع جاز له تقديم التحفظات الى وكيل السفينة دون أن ننسى أنّه لا بدّ من مراعاة مواعيد الإخطار وتكون الإخطارات كتابية أمّا إذا كانت الخسائر و الأضرار ظاهرة فلا داعي إلى التحفظ الكتابي، هناك قرينة قاطعة لا مجال لإبراز التحفظات الكتابية.<sup>(1)</sup>

أمّا إذا كانت الخسائر غير ظاهرة للمرسل إليه، "له 3 أيام عمل يبدأ حسابها من تاريخ تسليم البضائع للمرسل إليه، باعتبار الجزائر منظمّة إلى اتفاقية بروكسل 1924م"<sup>(2)</sup> بحيث أعطت مهلة 3 أيام عمل تاريخ تسليم المرسل إليه لإبداء أي تحفظات حول البضاعة و هذا ما تجسد في القانون البحري من خلال المادة 790 منه.

مع العلم أنّ قيام المرسل إليه بالتحفظات في الوقت المناسب اعتبر كأنّه استلمها مطابقة لما هو مذكور في سند الشحن، و بذلك تبقى مسؤولية الناقل أو ممثليه قائمة، فإنّ عدم وضع التحفظات ليست قرينة على انتفاء المسؤولية، بل يبقى المجهّز أو وكيل السفينة هو من يثبت الضرر أو التلف الحاصل للبضاعة"<sup>(3)</sup> و بالمقابل فإنّ وكيل السفينة عليه القيام بخبرة على البضائع لتحديد المسؤولية و اتخاذ جميع الاجراءات اللازمة لحماية موكله و إذا أقر

(1) عبد الفضيل محمد أحمد . القانون الخاص البحري . دار الفكر والقانون للنشر و التوزيع . ط.1. 20011 ص273  
 (2) معاهدة بروكسل الخاص بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن . انضمت الجزائر الى المعاهدة بموجب المرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 1964/28  
 (3) يسعد مراد، مداخلة بعنوان أحكام دعوى المسؤولية لناقل البحري . يوم دراسي حول منازعات و التحكيم في النقل . يوم 1 مارس 2015.

وكيل السفينة بالعيب أو الضرر ,التزام المجهز بهذا الإقرار كما لو كان صادرا منه شخصيا كما "يلتزم بالمحافظة على حقوق الناقل ومن ذلك يكون عليه اتخاذ جميع التدابير والاجراءات اللازمة التي كان للناقل أن يتخذها في مواجهة المرسل إليهم عند الاستلام". (1)

### 2-3- تحصيل أجرة الشحن و النقل:

بالنسبة لأجرة الشحن فإنه يدخل التزام وكيل السفينة "بتحصيل أجرة الشحن ضمن الالتزامات الرئيسية, وبالتالي نجد أن الوكيل يقوم باستيفاء أجرة الشحن من المرسل إليه إذا كانت مستحقة كاملة أو جزء منها عند نهاية عقد النقل, إذ نجد أنّ المرسل إليه حامل سند الشحن هو من يقوم بدفع المبلغ و أي تماطل لدفع أجرة الشحن يؤدي بالوكيل الى عدم تسليم البضاعة إلى جانب وضعها في المخازن, ومصاريف التخزين تبقى على عاتق المرسل إليه, و في حالة ما إذا كانت البضاعة سريعة التلف فوكيل السفينة أنّ يطلب من القاضي بيعها بالمزاد و استفاء جميع حقوق موكله"(2)، أمّا بالنسبة لأجرة النقل فيلتزم الوكيل البحري بتحصيل أجرة النقل المستحقة للناقل من المرسل إليه أو نائبه عند تسليمه البضائع، ولوكيل السفينة بصفته وكيلا عن المجهز الحق في رفع الدعوى على المرسل إليه باسم المجهز و لحسابه لتحصيل أجرة النقل, و له الحق في حبس البضائع التي في حيازته ضمانا لاستيفاء الأجرة المستحقة و تمكينا للناقل من مباشرة امتيازته على ثمنها, و قد يقوم وكيل السفينة بالاضافة الى ذلك بالمهام اخرى تتعلق بالسفينة كتمويلها و تجهيزها و اصلاحها و إبرام عقود النقل, إذا تضمن عقد وكالة السفينة هذه الاختصاصات(3)

(1)كمال حمدي . أشخاص الملاحة البحرية . منشأة المعارف الإسكندرية .1997.ص 179.

(2)شخي محمد أمين .وكيل السفينة في عقد النقل البحري . مرجع سابق. ص 110.

3بهجت عبد الله قايد القانون البحري .القانون البحري [ السفينة .اشخاص الملاحة البحرية .الاستغلال البحري . التامين البحري ] .مكتبة نهضة الشرق .القاهرة .1984.ص 142

## 2-4 - اعداد حساب الرسو:

يقوم وكيل السفينة عند مغادرة السفينة للميناء بإعداد حساب الرسو المتمثل في مصاريف الخدمات المينائية (مصاريف الرسو الإرشاد، القطر، إرساء، وساطة و حراسة) و كذا مصاريف اللوازم (التصليح، المعدات)، و كذا مصاريف الطاقم أيضا (تسبيق قائد السفينة، مصاريف عودت الطاقم... إلخ)، و يتمثل في جميع النفقات، بحيث على وكيل السفينة إعداد حساب الرسو في مهلة مابين 4 الى 8 أسابيع على أن يتم إقفال حساب الرسو خلال 45 يوم على الأكثر بعد رسو السفينة، لقد نصت المادة 613 من القانون البحري الجزائري، "تمثيل وكيل السفينة للمجهز قضائيا بحيث يستطيع أن يدعي أو يدافع عن المجهز أمام القضاء بشرط أن يكون المجهز قد أعطى له حق تمثيله أمام القضاء، مع مراعاة أن وكيل السفينة يتمثل دوره في تمثيل موكله إلى أن يحل محله أو يحتل مكانه.(1)

(1) كمال حمدي . أشخاص الملاحة البحرية المرجع السابق ص 181

## المطلب الثاني : حقوق وكيل السفينة

تنشئ لمجهز السفينة التزامات اتجاه وكيل السفينة و التي تعد حقوقا لوكيل السفينة و تتمثل في:

### الفرع الاول: الحقوق المالية للوكيل

#### 1- دفع الأجرة:

تتقرر للمجهز أو الناقل التزامات اتجاه وكيل السفينة, فأول التزام ملقى على عاتقه هو دفعا لأجرة, فعقد وكالة السفينة هو عقد وكالة مأجورة يستحق الوكيل مبلغ من المال من جراء تنفيذه لوكالته فعلى المجهز أو الناقل أو المالك إذن دفع لوكيل السفينة الأجرة المتفق عليها نظير الأعمال التي يقوم بها لحسابه, فإذا لم يوجد اتفاق في هذا الصدد يطبق ما يجرى عليه عرف الميناء .

و لقد أكدت على ذلك المادة 609 من القانون البحري الجزائري بقولها "يلتزم مقابل أجر...", إضافة إلى المادة 41 من المرسوم التنفيذي 183/09 أقرت بأن وكيل السفينة يستفيد من أجرة محددة في اتفاقية أو عن طريق سعر و إن لم يوجد فعن طريق العرف و من هنا نجد أنّ تحديد الأجر على حسب ما يتم الاتفاق في العقد فإذا لم يتم الاتفاق تحدد الأجرة حسب العرف المتبع في ذلك الميناء الذي يعمل فيه , و إذا لم يكن هناك عرف كان تحديد الأجر متروكا للقضاء .



## 2- تأدية سائر المصروفات:

يلتزم المجهز بأن يؤدي لوكيل السفينة "سائر المصروفات التي أنفقها في سبيل التنفيذ المعتاد للوكالة كالمحافظة على البضائع و ما يستلزمه ذلك من تعيين حراس لها و العناية بها من التلف و غيرها من المبالغ و القروض التي أقرضها وكيل السفينة للربان, و يكون لوكيل السفينة فضلا عن ذلك الحق في تعويض عن كل ما لحقه من أضرار بسبب وكالته عن المجهز"<sup>(1)</sup>

## الفرع الثاني: ضمانات وكيل السفينة

لوكيل السفينة ضمانا لاستثناء حقوقه من المجهز حق التمسك في مواجهته بالمقاصة بين أجرة النقل التي يحصلها لحسابه و بين ما يستحقه من أجر و مصروفات, كما أنّ له وفقا للقواعد العامة حق "حبس البضائع التي يحوزها, و له كذلك امتياز علّة السفينة و أجرة النقل ضمانا للمبالغ التي أقرضها الربان لحاجة السفينة"<sup>(2)</sup>

(1) بهجت عبد الله قايد .القانون البحري .مرجع السابق . ص 143

(2) محمد السيد الفقي .القانون البحري . مرجع سابق ص 270

**المبحث الثاني : مسؤولية وكيل السفينة**

تتوقف مسؤولية وكيل أو أمين السفينة على طبيعة مركزه القانوني , فعقد أمانة السفينة هو عقد وكالة عادية بالأجر , فأمين السفينة وكيل عن المجهز يمثله و يتصرف باسمه و لحسابه, و لذلك فإنّ وكيل السفينة يسأل عقديا اتجاه المجهز بوصفه وكيلا بأجر , كما يسأل وكيل السفينة تقصيرا عن أخطائه الشخصية و أخطاء تابعيه.

**المطلب الاول :مسؤولية وكيل السفينة ازاء المتعاقد معه**

نذكر منها كونه مسؤولا عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسة مهامه, و تتجلى في مسؤولية عقدية, أيضا يقع على عاتقه مسؤولية إذا تسبب في نفقات إضافية لحفظ البضاعة التي يسلمها في الأجل المطلوبة .

**الفرع الاول: طبيعة المسؤولية التعاقدية للوكيل**

وفقا لنظام مسؤولية وكيل السفينة, فإنّه" يكون مسؤولا قبل المجهز عن إخلاله بعقد وكالة السفينة , فلا شك أنّ وكيل السفينة مسؤولا قبل المجهز مسؤولية تعاقدية عن عدم بدله عناية الرجل المعتاد في تنفيذ التزاماته الناشئة عن عقد المبرم بينهما"<sup>(1)</sup>, و وفقا للمبادئ التي تحكم هذه المسؤولية يعد الوكيل مسؤولا حيال موكله عن جميع الأخطاء في تنفيذ المهام الموكلة إليه, ولا يعدّ "مسؤولا عن الأخطاء التي يرتكبها موكله, فوكيل السفينة و هو يمثل المجهز أو الناقل البحري لا يعد مسؤولا إزاء موكله إلاّ عن الأخطاء التعاقدية المرتكبة أثناء تأدية التزاماته, و تترتب هذه المسؤولية عن عدم تنفيذه للمهمة الموكلة له"<sup>(2)</sup>.

(1) محمد السيد الفقي. القانون البحري. المرجع السابق. ص 270

(2) دردار نعيمة. المرجع السابق. ص 91

ولقد أكدت على ذلك قرار المحكمة العليا الصادر " عن غرفة التجارة و البحرية في قرارها الذي أقر أنه يتعامل وكيل السفينة في إطار عقد الوكالة باسم ولصالح مجهز السفينة و لا يترتب عن الوكالة أيّ التزام شخصي للوكيل ولا يكون وكيل السفينة مسؤولاً إلاّ عن أخطائه الشخصية"<sup>(1)</sup>، فهناك نوعين من الأخطاء يرتكبها وكيل السفينة فالأول يتمثل في أخطاء يرتكبها الوكيل أثناء الشحن، ويظهر ذلك عندما لا يتخذ الاحتياطات الكافية لتفادي سرقة الحمولة الموضوعة على الرصيف، وهذا التهاون "يشكل خطأ من شأنه أن يقيم مسؤولية الوكيل إزاء الناقل البحري، أما الثانية تتمثل في أخطاء الوكيل المرتكبة عند تسليم البضاعة فتقوم مسؤوليته إزاء موكله عندما يسلم قسيمة تسليم البضاعة لشخص غير الشخص الحامل فعلا لسند الشحن فتقوم المسؤولية الشخصية للوكيل حيال المجهز في كل خطأ يرتكبه و هو يؤدي مهمته"<sup>(2)</sup>.

### الفرع الثاني : مدى مسؤولية الوكيل

إذا كانت مسؤولية وكيل السفينة عن أخطائه الشخصية ليست مثارا للشك، فإنّ الأمر على خلاف ذلك إذا كان الضرر الذي لحق الغير ناشئا عن عدم تنفيذ عقد النقل أو خطأ من المجهز او الربان، وبالتالي فقد ذهب البعض إلى القول أنّ وكيل السفينة مسؤول شخصيا عن العجز و التلف الذي يلحق البضاعة أثناء النقل، و حجتهم في ذلك أنّ السفينة لو ضلت في الميناء لاستطاع المرسل اليه من مقاضاة الربان المسؤول وتوقيع العجز التحفظي أو التنفيذي على السفينة ، أمّا إذا سافرت السفينة امتنع عن المرسل اليه من مقاضاة الربان المسؤول و توقيع الحجز التحفظي و التنفيذي على السفينة ، أمّا إذا سافرت السفينة امتنع على المرسل إليه مباشرة دعواه و ضماناته، و من ثمة يحق له أن يعارض

C A.AixenPovence 30 avril 2002. DMF .01-2014.n644.P15

1

(2)دردار نعيمة .المرجع نفسه. ص 92. 93.

بكافة السبل في سفر السفينة، لهذا التعطيل ، "يعرض وكيل السفينة على المرسل إليه أن يحل محل الربان في التزاماته و مسؤوليته، أي أنّ أساس مسؤولية وكيل السفينة وفقا لهذا الرأي، هو اتفاق ضمني بينه و بين المرسل إليه بمقتضاه وافق الأخير على سفر السفينة بشرط أن يلتزم الأول شخصا يا عوضا عن الربان"<sup>(1)</sup>.

لقد لقي هذا الرأي انتقادا كبيرا بحيث عّقب عليه أنّ وكيل السفينة لم يكن طرفا في عقد النقل البحري حتى يسأل عن عدم تنفيذه، أمّا الاتفاق الضمني فهو "من قبيل الافتراض المحض،

و هو افتراض يصعب قبوله من الناحية القانونية"<sup>(2)</sup>، إلاّ أنّه استقر القضاء و الفقه على "عدم مسؤولية وكيل السفينة إلاّ عن أخطائه الشخصية في تنفيذ و كالتة دون الأخطاء المنسوبة الى المجهز و الربان"<sup>(3)</sup>، و هكذا نرى أنّ وكيل السفينة مسؤول اتجاه المجهز الناقل مسؤولية تعاقدية عن عدم أو سوء تنفيذه لأحد من التزاماته تعاقدية في حين أنّه لا توجد أي علاقة تعاقدية بين المرسل إليهم و وكيل السفينة فلا يكون هذا الأخير مسؤولا في مواجهتهم مسؤولية تعاقدية .

(1) مصطفى كمال طه . المرجع السابق . ص 175

(2) عبد الحميد مرسي عنبر . التوكيل البحري . دار الكتب المصرية . الاسكندرية . ط1 . 2009 . ص 104

(3) مصطفى كمال طه . المرجع السابق . 175.

### المطلب الثاني : مسؤولية وكيل السفينة ازاء الغير

نذكر منها: إذا سأل عما يصيب البضائع من ضرر وهلاك, فتقوم المسؤولية التقصيرية , على عاتقه اتجاه الغير نتيجة خطئه الشخصي , أو خطأ تابعيه كتأخره في التفريغ أو التسليم.

#### الفرع الاول : مسؤولية الوكيل ازاء الغير عن أخطائه الشخصية

يمكن البحث عن مسؤولية الوكيل ازاء الغير عندما يرتكب خطأ يسبب ضررا للغير. عندما يلحق ضررا بالمرسل إليه يحق لهذا الأخير رفع دعوى على أساس المسؤولية التقصيرية المنصوص عليها في القانون الفرنسي بموجب المادة 1382 التي تثبت بأن "أي فعل يرتكبه الإنسان و يتسبب في ضرر يلزم الشخص الذي حصل الضرر بسبب خطأ منه بتعويضه "ترفع الدعوى التقصيرية في القانون الجزائري إستنادا إلى المادة 124 من القانون المدني الجزائري التي تنص على أن «كل عمل أيا كان يرتكبه المرء و يسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض.»

إن الدعوى التقصيرية التي تستهدف وكيل السفينة تثير سؤالين إثنين: ما هي الأخطاء التي ينجر

عنها المسؤولية التقصيرية للوكيل؟ ثم لمن يحق رفع هذه الدعوى ؟

#### -اولا: الأخطاء التقصيرية أو الشبه التقصيرية

يتحمل وكيل السفينة مسؤولية تقصيرية تجاه الغير عندما يرتكب أخطاء شخصية عند

تنفيذه الوكالة ولا سيما في حالة ارتكابه خطأ جسيما عند توزيع البضائع المنقولة<sup>1</sup>. Répartition

des marchandises. transportées

بيد أن مسؤولية وكيل السفينة الشبه التقصيرية يتحملها على ما يلحق البضائع المودعة

على رصيف الشحن (، quai D'embarquement) من أضرار متلفة نتيجة لحريق نشب في

بالات قطن مودعة في أحد المخازن المجاورة ، و قد قبلت دعوى مالك البضاعة استنادا إلى المادتين

1382 و 1384 من القانون المدني الفرنسي ضد الوكيل، و ضد القائم بعملية التشوين (Acconier) (الذي

ارتكب خطأ في إيداع البضاعة دون إحترام أوامر هذا الوكيل كما أهمل حراسة بالات القطن<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> -TB Cour Marseille 05/04/1951 Navire "Saventis", D.M.F 1951, P.407.

<sup>2</sup> CA, Aix-en Provence 13/12/1972, Navire " Cynthia" D.M.F 1973, P.530.

و يمكن إعتبار الخطأ خطأ تقصيري إذا سلم الوكيل سند شحن COUNAISSEMENT دون أن تصحبه عملية شحن البضاعة على السفينة فهذه الوثيقة تسمح للشاحن برفع دعوى تقصيرية ضد الوكيل. وحكمت محكمة لوهافر Lehavre بأن الوكيل يرتكب خطأ شخصيا عندما يتعاقد مع أعوان غير مؤهلين، Auxiliaires non Qualifiés، وهذا الخطأ ذو طبيعة تقصيرية إزاء الغير. تتمثل الخطأ في هذه الحالة في تلقي متعهد الشحن Commissionnaire بضائع تالفة من قبل وكيل السفينة الذي أساء إختيار أعوان غير أكفاء للقيام بالتفريغ<sup>1</sup>. بالإضافة إلى ذلك أقرت نفس المحكمة في نفس القرار مسؤولية الوكيل لإتخاذ قرار باستقدام السفينة إلى ميناء لوهافر قبل الميعاد المقرر لوصوله ، فقد أمر بتفريغ آليات الورشة بواسطة المناول المعتاد بدلا من المناول الذي قرره متعهد الشحن Commissionnaire في تعليماته التي لم ترد الإشارة إليها في سند الشحن. و كان من المفروض رجوع الوكيل إلى المتعهد و حكمت محكمة النقض في أنفيس Anvers بأن وكيل السفينة مسؤول تجاه الغير عن كل شبه جنحة التي يرتكبها عند تنفيذ مهمته، و ذلك عند استقبال بضائع من ريان السفينة تحت المطر دون إتخاذ الإحتياطات اللازمة لتفادي مثل وقوع الضرر الذي يمكن أن يلحق بالبضاعة<sup>2</sup>. يتحمل وكيل السفينة المسؤولية عن تقادم الأضرار التي تلحق بالبضاعة بفعل إحتفاظه بالبضاعة المبللة بمياه البحر طوال مدة تزيد على شهرين دون أن يتخذ أي إجراء يحميها من آثار الرطوبة<sup>3</sup>. أصدرت محكمة النقض في باريس حكما في سنة 1980 قررت فيه إذا سلم وكيل السفينة للمرسل Expéditeur مجرد مذكرة شحن Note de Chargement تحمل إسم سفينة و الحال أن البضاعة تم شحنها لاحقا، خطأ على سفينة أخرى، قد ارتكب خطأ يحمل المسؤولية عنه لعدم تمكن المرسل من رفع دعوى ضد الناقل أو مقاول التناول<sup>4</sup>. و مسؤولية الوكيل شبه التقصيرية ثابتة حيال الشاحن عندما يكون على علم بتاريخ تسليم البضاعة ، وينسى إشعار الشاحن بأن أي سفينة من السفن التابعة للمجهز ترسو بالميناء، خلال التاريخ المذكور<sup>5</sup>

<sup>1</sup>-TB Com HAVRE 27/10/1998, IDIT Rouen

<sup>2</sup>-CA 4 éme CH, ANVERS 30/09/1981 Juris Prudence du port d'anvers 1981- 1982, p.457.

<sup>3</sup>-CA Paris 01/12/1977 Navire "BASILEA" et "KUNAS" D.M.F 1978, P.157.

<sup>4</sup> CA. Aix-en- provence 20/11/1980 Navire "KARPA THOS" D.M.F 1981, P.343

<sup>5</sup> CA. Aix-en-provence 02/07/1986 D.M.F 1988, P.693

-ثانيا: الغير الذي يحق لهم رفع دعوى قضائية ضد وكيل السفينة

إن عدم وجود صلة تعاقدية بين الغير و وكيل السفينة يمنع الغير من التقاضي على الأساس التعاقدية .  
إن المسؤولية التقصيرية يحكمها القانون العام ،<sup>1</sup> و عليه فان المرسل إليه يمكنه أن يحمل الوكيل المسؤولية على هذا الأساس ، لقبول دعواه، يتعين عليه أن يقيم الدليل على وجود الخطأ ، وعلى الضرر الذي لاحق به، و قيام العلاقة السببية بينهما، فهي مسؤولية تقوم على الخطأ الواجب إثباته Faute Prouvée .

يكون خطأ وكيل السفينة على العموم، ذو طبيعة شبه تقصيرية لأننا لا نتصور أن يرتكب هذا العون خطأ عن عمد

عندما يرفع المرسل إليه دعوى ضد وكيل السفينة، إستنادا إلى المادة 124 من القانون المدني الجزائري .  
يتعين عليه إثبات الخطأ و إذا إستند في دعواه على المادة 138 من القانون المدني الجزائري، يفترض مسؤولية وكيل السفينة وذلك عندما يتولى حراسة شيء سبب ضررا، و لا يعفى من هذه المسؤولية إلا في حالة إثبات وجود القوة القاهرة، ويعتبر مسؤولا عن الخسارة نتيجة سقوط رافعة على بضاعة كانت تحت حراسته، و ذلك لعدم إثبات لما يعفيه من تلك المسؤولية.

الفرع الثاني: الحالات الخاصة للمسؤولية التقصيرية لوكيل السفينة

يمكن تقديم فرضيتين إثنين :أولها الحالة التي يكتسي فيها وكيل السفينة مظهر ناقل بحري ثم وضعيته تجاه السلطات المينائية، عندما تلحق السفينة التي تكون محل عقد وكالة ضررا بمنشأة الميناء،بالإضافة إلى مسؤولية الوكيل لتسديد حقوق الميناء، قد تكون لوكيل السفينة مسؤوليات أخرى تجاه الغير مثلا، إزاء شرطة البيئة المكلفة بحماية المحيط المينائي.

-أولا: حالة وكيل السفينة كناقل بحري في الظاهر كإستثناء لمبدأ المسؤولية التقصيرية

قد يظهر وكيل السفينة أحيانا في نظر من يتعامل معه كناقل و هذه الصورة قد تتجم عن الملاحظات المذكورة في سند الشحن، أو في حالة ما إذا لم يكشف الوكيل عن صفته كوكيل، و في الحالتين يكون الحل واحد و هو تحميله المسؤولية التعاقدية تجاه الغير .

<sup>1</sup> المادة 617 من القانون البحري الجزائري

و على العموم فإن الوكلاء على السفينة يستعملون في غالب الأحيان سندات شحن تحمل في أعلاها عنوان الناقل البحري، غير أن منهم من يصدر سندات شحن تحمل في أعلاها عناوينهم، دون الإشارة إلى اسم الناقل أو ربان السفينة

و لا يكفي أن يكون سند الشحن الصادر بمناسبة شحن بضاعة تالفة لا يحمل عنوان وكيل السفينة في أعلاه لكي يعترف للوكيل بصفة ناقل في الظاهر، و ذلك إذا أوضح ختم ندي Humide بأن الوكيل لا يوقع إلا بصفته كعون، و إذا ما بين أحد الختمين اسم المجهز، و عنوانه، فهذه العناصر كافية وحدها لعدم قبول دعوى تحميل مسؤولية التي يرفعها الشاحن البائع ضد الوكيل، و بالتالي تستبعد صفة الناقل في الظاهر (وكيل السفينة).<sup>1</sup>

و يمكن أن يتظاهر وكيل السفينة كناقل إذا لم يبين مسبقاً بأنه يتصرف بصفة وكيل. يعد وكيل السفينة مسؤول عن الأضرار الناجمة عن تأخير في إنجاز عملية الشحن، نتيجة الإلغاءات المتتابعة للعمليات التي قررها الناقل.<sup>2</sup>

قررت محكمة النقض الفرنسية أنه حينما لا يكشف وكيل السفينة عن صفته كوكيل للمجهز فإنه يلزم بدفع كلفة الإيجار، و ثمن السحب التي أجراها إلى مالك الآلة، و أضافت المحكمة فضلاً عن ذلك أن صلاحيات وكيل السفينة لا يمنع هذا الأخير من إبرام عقود بصفة شخصية. وليس على محكمة الاستئناف البحث عما إذا كان مالك الساحبة على علم بصفة وكيل السفينة.<sup>3</sup>

-ثانياً: وضعية وكيل السفينة في حالة مخالفة المسالك الكبرى وفي حالة عدم دفعه

#### حقوق الميناء

تواجه الموانئ البحرية والتي تعد أملاً عمومية إعتداءات خطيرة داخل المحيطات المينائية. فتلوث المسطحات المائية، و تدهور الأرصفة أو المنشآت، و الإيداع التعسفي المفرط للعتاد، و التخلي عن السفن الذي يتعين على مديرية التجهيز في الولاية أو المصلحة (الخدمات) البحرية، حسب الحالة إزالتها والتي تنجر عنها نفقات و مصاريف هامة لا تتوصل السلطات المينائية دائماً على تحصيلها و إستردادها من عند مجهزي السفن، كما أن كلفة عمليات الوقاية و إصلاح الأضرار قد تضاف إليها عقبة قانونية، ذلك أن إقامة الدليل أو البينة على العلاقة السببية بين نشاط المدعي عليه و التلوث ليست عملاً سهلاً في الواقع،

<sup>1</sup> CA Aix En provence 05/06/1981 DMF 1988, P.539, (1), Revue Scapel 1981, P. 17.

<sup>2</sup>(2)-CA Paris 26/01/1982 DMF 1982, p.608.

<sup>3</sup> Cass Cour FR 15/07/0987, DMF 1988, P.530



إذ أن التلوث المائي قد يحدث في الواقع عن مصدر آخر أو يكون ناجما عن فاعلين عديدي غير معروفين.

ولذلك إنتقلت سلطات الميناء نحو وكلاء السفن معتقدة العثور على وسيلة لإسترداد مصاريفها عن طريق تحميلهم المسؤولية عن أعمال إرتكبها موكلهم فراحت تتابع الوكلاء قضائيا

فضلا عن ذلك فإن تحميل وكيل السفينة المسؤولية شخصا عن مخالفة المسالك الكبرى التي تسببت فيها السفينة قد يعني إدراج التسيير التقني للسفينة الذي يتولاه الربان وحده والذي يعد المجهز مسؤولا عنه. ويعتبر المجهز المالك للسفينة مسؤولا عن الضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية بسبب ما تحمله السفينة من المحروقات السائلة كحمولة سببت تلوثا لمياه البحر

### الفرع الثالث : موقف المشرع الجزائري من المسؤولية التقصيرية

المشرع الجزائري و تأثيرا بالقانون الفرنسي فيما يتعلق بمسؤولية وكيل السفينة عن هلاك البضاعة وتلفها عندما يتسلمها لشحنها في السفينة أو بعد تفريغها منها لتسليمها لأصحابها, فيقيم هذه المسؤولية على أساس الخطأ المفترض و من ثم يحددها على غرار مسؤولية الناقل البحري, و قد "اتبع المشرع ذات المنهج بالنسبة لمسؤولية وكيل الحمولة و المقاول البحري و يكون بذلك قد استجاب لتطلعات شركات التوكيلات البحرية في الجزائر, و هيا استجابة تمت على حساب البناء القانوني المتكامل لعقد النقل البحري و كل ما يحيط به , و أساسه أن تطبق على كل من يتدخل في أي من عمليات النقل البحري ( بدء من استلام المجهز او وكيله البضاعة في ميناء القيام حتى تمام التسليم في ميناء الوصول) ذات الأحكام"<sup>(1)</sup>.

أمّا مسؤولية الوكيل في مواجهة الغير كان يسبب ضررا للمرسل إليه فيرفع هذا الأخير دعوى على أساس المسؤولية التقصيرية المنصوص عليها في نص المادة 124 من القانون المدني

(1) محمد شحماط . مرجع سابق.ص60

الجزائري و التي تنص على أنه : "كل عمل أي كان يرتكبه المرء و يسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض" (1).

كما يجوز لوكيل السفينة أن يقيم دعواه ضد المجهز أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن الوكيل, و فيما يتعلق بدعوى المجهز على وكيل السفينة بمضي سنتين من تاريخ استحقاق الدين , أما الدعوة التي يقيمها وكيل السفينة على المجهز فتخضع للقواعد العامة و هذه المهلة الزمنية محددة في القانون الجزائري بالمادة 620 من القانون البحري أن كل دعوة ناجمة عن عقد وكالة السفينة تتقدم بمرور عامين ابتداء من استحقاق الدين (2).

---

(1) محمد السيد الفقى .مرجع سابق ص 61.

(2) انظر المادة 620 من القانون البحري الجزائري.

## ملخص الفصل الثاني:

لقد تطرقنا في هذا الفصل إلى مبحثين التزامات و مسؤولية وكيل السفينة حيث تتمثل التزامات وكيل السفينة قبل وصول السفينة و بعد وصولها إلى الميناء و التزامات متعلقة بالبضاعة أهمها تلقي البضاعة من الرّبّان و تسليمها للمرسل إليه و دفع أجرة الشحن و بالمقابل هناك حقوق و ضمانات لوكيل السفينة و تختصر في التزامات المجهز اتجاه الوكيل في دفع الأجرة المتفق عليها و يضمن حق الوكيل بأن يحسب لديه المبالغ التي حصلها لحساب المجهز إلى أن يستوفي حقه في الأجرة و المصاريف التي تترتب في ذمة المجهز كما تقع على عاتق وكيل السفينة مسؤولية إزاء المتعاقد معه و إزاء الغير .

# الجانب التطبيقي

## 1- الفرع الأول : دور وكيل سفينة داخل الميناء

تتمثل مهام وكيل السفينة عند توقف السفينة في تقديم التصريحات في وقتها، وصحة المعلومات الواردة فيها، وخلافا لذلك نكون أمام مخالفة جمركية ، فعلى وكيل السفينة أن يتقدم الى مكتب الجمارك خلال 24 ساعة من وصول السفينة الى الميناء ولو كانت فارغة.

## 2- الفرع ثاني: البيانات الواجب تقديمها للجمارك

على وكيل السفينة تقديم مجموعة من الوثائق اللازمة إلى مصلحة الجمارك تتمثل في بيان الحمولة المعدّة للتفريغ في الإقليم الجمركي وبيان الحمولة من مؤن السفينة وأمتعة البحارة وسلعهم، فضلا عن أي وثيقة أخرى تطالب بها إدارة الجمارك طبقا لاتفاقيات المصادق عليها من قبل الجزائر ويعتبر أي إخلال بهذه الموجبات مخالفة جمركية مثل السهو أو عدم صحة محتوى التصريحات إحدى المخالفات المنصوص عليها في المادة 319 من قانون الجمارك، كما أن النقص في التصريحات الموجزة في بيانات الشحن، وكذا الاختلاف في نوعية البضائع المقيدة فيها والنقص الغير مبرر في الطرود تعتبر مخالفة، غير أنه في قانون الجمارك أجاز لوكيل السفينة تصحيح بيانات بالحمولة، طبقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم دون الإخلال بإجراءات المنازعات المحتملة<sup>(1)</sup>.

(1). لقمان سماح، ملحق إداري بميناء جن جن، جيجل

## خاتمة:

من خلال كل ما تطرقنا إليه في دراستنا نستخلص أنّ الحاجة هي التي دفعت بوكيل السفينة إلى الوجود فهو وليد الواقع العلمي، و قد أثبت القانون الروماني الطبيعة القانونية له، قبل أن يكرسها القانون المعاصر.

يتحقق عقد النقل البحري عند وصول السفينة إلى الميناء، بتدخل عون يدعى وكيل السفينة، وقد أضحي تدخله هذا ضروريا بالنسبة إلى المجهّز و الناقل البحري، و الركاب المسافرين.

ويتمثل هذا التدخل أساسا في القيام بعملية قانونية كما يتمثل و بالتبعية في إنجاز عمليات مادية ضمن تجسيد عقد النقل البحري.

إنّ أعمال الوكيل في الجزائر مفتوحة أمام جميع المؤسسات إلا أنّه لا يمكن حاليا لوكيل السفينة أن يمارس نشاط مقاول التناول و نشاط وكيل الحمولة الذي بقي حكرا للقطاع العام في انتظار إعادة هيكلة الموانئ.

و أمام تنوع الأنشطة التي يتولاها وكيل السفينة يمكن اعتبار مصطلح (وكيل السفينة) مصطلحا ضيقا، إذ أنّ الوكالة المحضة لا تشكل اليوم في الواقع سوى مظهر واحد من مظاهر هذا النشاط سواء ما كان منه تقنيا أو تجاريا.

إنّ وكيل السفينة وكيلا للمجهّز و ليس بوكيل للحمولة و ذلك إذا ما قرأنا ما أورده المشرع الجزائري في المادة 609 من القانون البحري بالمادة 37 من القانون التجاري و بموجب المواد 586 و587 من القانون المدني الجزائري، فإنّه إذا تم عزل الوكيل تعسفا يلتزم الموكل بتعويض الوكيل عن هذا الضرر الذي لحق به من هذا العزل التعسفي.

في الجزائر فرض وكيل السفينة تدخله كعون بحري فأصبح وجوده ضروريا أكثر فأكثر لتنفيذ عقد النقل خاصة عندما شهد الاقتصاد بالجزائر تحولا جذريا بتوجهه نحو الاقتصاد السوق فنتج عن انفتاح النشاط البحري للخواص الدين كثيرا ما يقع اختيارهم على النقل البحري من بين وسائل النقل للقيام بعمليات الاستيراد و التصدير للبضائع.

يتضح في الأخير أنّ وكيل السفينة يلعب دور الريان بالنسبة لعقد النقل البحري، حيث أصبح من الضروري البحث عن الشخص من طرف شركات الملاحة البحرية أو المجهز و لما له من دراية بكل التغييرات و الأعراف السائدة في ميناء الرسو لا يعرفها و يجهلها كل من المجهز و الناقل، هذا زيادة على قيام المجهز برحلات غير منتظمة مما يشكل صعوبة أكثر من حيث علمه بمجريات الموانئ لذا فوكيل السفينة يضمن

بشكل عام دور أسرع للسفن عبر الموانئ بالقيام مكان المجهز و الناقل بمختلف المهام التي كان عليهم القيام بها من أجل عدم بقاء السفينة وقت أطول في ميناء الرسو، لما تطلب من وقت طويل يكلف المجهز بتكاليف باهظة إذا قارناه بأجرة وكيل السفينة، و هذا الأخير يعهد إليه لكافة تلك المهام، و بالتالي فإنّ الواقع العلمي يفرض اللجوء إلى هذا المساعد من أجل دوران أسرع للسفن عبر الموانئ و بالتالي السرعة في تنفيذ عقد النقل البحري.

إذن نظرا للأهمية التي يتصف بها النقل البحري و ما يقتضيه من تضافر جهود كبيرة و أعمال متتابعة لا توكل إلى جهة واحدة و لا ينهض بها شخص معين نجد بذلك تعدد في أشخاص عقد النقل البحري، يتصدرهم مجهز السفينة و الربان و الشاحن و المرسل إليه، و لجانب هؤلاء حتم الواقع البحري إلى وجود أشخاص ينهضون بإجراءات و يتولون الأعمال القانونية و ما يرتبط بها سواء نيابة عن المجهز أو المرسل إليه بغية إكمال متطلبات و إجراءات الرحلة البحرية.

و ختاماً، ما توصلت إليه من خلال بحثي أن تسمية وكيل السفينة لا تتماشى مع تنوع الخدمات البحرية بل تتناسب أكثر مع كلمة العون البحري، وبالإضافة إلى أنّ وكيل السفينة لا ينطبق على الأصل اللاتيني للكلمة التي يفيد معنى إيداع السفينة مادياً إلا أنّه في الواقع إيداعاً معنوياً نظراً لقصر مدة رسو السفينة بالميناء.

# قائمة المراجع



## قائمة المراجع

### الكتب

- 1) ايمان فتحي الجميل , اشخاص الملاحة البحرية , الطبعة الاولى , مصر , 2010.
- 2) ايمان فتحي الجميل, مقاولي الشحن والتفريغ, دار الجامعة الجديدة , مصر , 2015.
- 3) بهجة عبد الله قايد , القانون البحري , السفينة ' اشخاص الملاحة , الاستغلال البحري , التأمين البحري , مكتبة نهضة الشرق , مصر 1984.
- 4) عادل علي المقدادي , القانون البحري , مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع , عمان - الاردن , 1999.
- 5) عبد الحميد مرسي عنبر , توكيل البحري , طبعة اولى , دار الكتب المصرية , مصر 2009.
- 6) عبد الفتاح مراد , موسوعة القانون البحري دار الكتاب المصرية , مصر 1990.
- 7) عبد الفضيل محمد احمد , القانون الخاص البحري, دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع, 2001.
- 8) عبد القادر حسين , الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دار الثقافة , عمان, 1993.
- 9) كمال حمدي , القانون البحري , طبعة 2 , منشأة المعارف الاسكندرية , 2000.
- 10) كمال حمدي , عقد الشحن والتفريغ في عقد النقل البحري الطبعة الثانية , منشأة المعارف , 2002.
- 11) كمال حمدي القانون البحري , منشأة المعارف , الاسكندرية 1998.
- 12) كمال حمدي, اشخاص الملاحة البحرية , منشأة المعارف الاسكندرية 1997.
- 13) محمد السيد الفقي , القانون البحري ( السفينة- اشخاص الملاحة البحرية - ايجار السفينة- النقل البحري ) , دار الجامعة الجديدة, الاسكندرية , 2006.
- 14) محمد السيد الفقي , محمد فريد العريفي , علي البارودي , القانون البحري والجوي , الطبعة الاولى , منشورات الحلبي الحقوقية 2001.
- 15) محمد شحماط , القانون , البحري , دار العلوم للنشر والتوزيع الجزائر 2010.
- 16) محمد غريب عبد العزيز , النظام القانوني للنقل البحري والحاويات , دار الفكر الجامعي الاسكندرية 2006.
- 17) محمد نعيم علوة , القانون البحري , الجزء الخامس , مكتبة زين الحقوقية , لبنان 2012.
- 18) محمود شماك , القانون البحري , دار العلوم للنشر والتوزيع عنابة 2010.

## قائمة المراجع

- 19) مصطفى كمال طه , اساسيات القانون البحري , طبعة 1 , منشورات الحلبي الحقوقية 2006.
- 20) مصطفى كمال طه , اساسيات القانون البحري , طبعة الثانية , منشورات الحلبي بيروت 2012.
- 21) هاني دويدار , الوجيز في القانون البحري , دار الجامعة الجديدة للنشر , 2001.
- 22) هاني دويدار , على البارودي , موجز القانون البحري , دار الجامعة الجديدة للنشر, الاسكندرية 1999.
- 23) وهيب الاسبر , القانون البحري , المؤسسة الجديدة للكتاب لبنان 2008.

### ا. المذكرات الجامعية

#### 1) مذكرات الماستر :

1. شيخي محمد الامين , وكيل السفينة في عقد النقل البحري , مذكرة ماستر كلية الحقوق , جامعة تلمسان -2014-2015 .
2. شهيرة بالميهوب , مسؤولية النقل البحري على ضوء القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية , مذكرة لنيل شهاد الماستر كلية الحقوق والعلوم السياسية , جامعة مولود معمري , تيزي وزو 2020.

#### المجلات :

- قمرأوي عز الدين، أَعْوَان النقل البحري وفقا لآخر النصوص التنظيمية مجلة قانون النقل و النشاطات المينائية، جامعة وهران 2016
- قمار ليلي "الوكالة بالعمولة لنقل نظام قانوني للنقل متعدد الوسائط " المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل العدد 11 , 2010.

### 2) النصوص القانونية والوطنية

#### 1. المعاهدات

- معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ، انظمت الجزائر السيفا بموجب المرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28/1964.

## قائمة المراجع

### 2. النصوص التشريعية

- الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم بالقانون 05 - 98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدول و المتمم بالقانون رقم 10 - 04 المؤرخ في 15 اوت 2010 المتضمن القانون البحري .
- الأمر رقم 58.75 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق ، في سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون المدني ، الجريدة الرسمية الجزائرية / عدد 78 المؤرخ في 30 سبتمبر 1974 المعدل ومتمم.

### 3. نصوص تنظيمية

- المرسوم التنفيذي رقم 21 - 522 المؤرخ في جمادى الثاني عام 1412 الموافق 22 ديسمبر 1991

### 4. قرارات المحكمة العليا

- قرار المحكمة العليا الغرفة التجارية - البحرية الصادرة بتاريخ 23 / 02 / 2011 ملف رقم 711461 ، مجلة المحكمة العليا، العدد (1) - الجزائر 2012
- قرار وزاري مشترك مؤرخ في 16 رجب 1431 الموافق 23 يونيو 2010

### مراجع اجنبية

- Cass Cour FR15/07/0987, DMF 1988, P.530
- CA Aix En Provence 05/06/1981DMF1988P.539 (1) Revue scapl 1981. P.17
- CA 4eme CH, ANVERS 30/09/1981 Jurisprudence du port 1981.1982
- CA Aix en Provence 13/12/1972 Navire "cynthin D. M.F 1973. P. 530.

الصفحة	العنوان
	الشكر والتقدير
	الإهداء
	خطة العمل
	المقدمة
7	الفصل الأول: السند القانوني لوكيل السفينة
7	المبحث الأول: مفهوم الوكالة على السفينة
11	المطلب الأول: تعريف وكيل السفينة
11	الفرع الأول: تعريف وكيل السفينة
13	المطلب الثاني: وكيل السفينة مساعد للرحلة البحرية
13	الفرع الأول: وكيل السفينة مساعد للناقل
13	الفرع الثاني : وكيل السفينة مساعد للمجهز
15	المطلب الثالث: وكيل السفينة و الشركاء الآخرين لعقد النقل البحري
15	الفرع الأول: التحول بين وكيل السفينة و وكيل الحمولة
18	الفرع الثاني: تحول وكيل السفينة إلى مقاول للتناول
19	الفرع الثالث: التحول بين وكيل السفينة و السمسار البحري
22	المبحث الثاني: النظام القانوني لوكيل السفينة و التمثيل القضائي
22	المطلب الاول: وكيل السفينة المتعاقد
25	الفرع الأول:تحديد الطبيعة القانونية لعقد الوكالة البحرية
27	الفرع الثاني :طبيعة عقد الوكالة على السفينة
27	المطلب الثاني:أراء الفقه حول تحديد الطبيعة القانونية لعقد وكالة السفينة
30	المطلب الثالث: الوكيل المأجور و الأوضاع القانونية الأخرى

30	الفرع الأول :الوكيل المأجور
31	الفرع الثاني: تمثيل وكيل السفينة للمجهز أمام القضاء
34	ملخص الفصل الأول
35	الفصل الثاني :أثار عقد الوكالة البحرية
36	المبحث الأول :التزامات أطراف العقد
36	المطلب الأول :التزامات وكيل السفينة
37	الفرع الاول :التزامات الوكيل المرتبطة بالسفينة
37	أولا : قبل وصول السفينة للميناء
38	ثانيا: عند رسو السفينة داخل الميناء
39	الفرع الثاني:الالتزامات المتعلقة بالبضائع
39	أولا : الالتزامات عند بداية عقد النقل
40	ثانيا: الالتزامات عند انتهاء عقد النقل
40	ثالثا : استلام البضائع
40	رابعا: تسليم البضاعة الي المرسل اليه
42	خامسا: تحصيل اجرة الشحن و النقل
43	سادسا: اعداد حساب الرسو
44	المطلب الثاني : حقوق وكيل السفينة
44	الفرع الاول: الحقوق المالية للوكيل
44	اولا: دفع الاجرة
45	ثانيا: تأدية سائر المصروفات
45	الفرع الثاني :ضمانات وكيل السفينة
46	المبحث الثاني : مسؤولية وكيل السفينة

46	المطلب الاول :مسؤولية وكيل السفينة ازاء المتعاقد معه
46	الفرع الاول: طبيعة المسؤولية التعاقدية للوكيل
47	الفرع الثاني : مدى مسؤولية الوكيل
48	المطلب الثاني : مسؤولية وكيل السفينة ازاء الغير
48	الفرع الاول : طبيعة المسؤولية التقصيرية
49	الفرع الثاني : موقف المشرع الجزائري من المسؤولية التقصيرية
51	ملخص الفصل الثاني
53	الجانب التطبيقي
53	فرع الاول : وكيل سفينة داخل ميناء
53	فرع ثاني : البيانات الواجب تقديمها للجمارك
55	الخاتمة
58	قائمة المراجع
	الفهرس
	الملخص

المخلص

## ملخص:

كان الرّبّان في القديم هو من يقوم بمختلف الأعمال الخاصة بتسليم البضاعة وتحصيل أجرة النقل و لكن مع التطورات الاقتصادية و التكاليف التجارية الباهظة، تم إعفاؤه من هذه المهام فأصبح لوكيل السفينة دورا بارزا بالنسبة لعقد النقل البحري، فكان لزاما إيجاد شخص من طرف شركات الملاحة البحرية أو المجهزون ملّم بكلّ التغيرات و الأعراف السائدة في ميناء الرسوّ التي يجهلها كلّ من المجهز أو الناقل، لذا فوكيل السفينة يضمن بشكل عام دوران أسرع للسفن عبر الموانئ بالقيام مكان المجهز أو الناقل بمختلف المهام التي وجب عليهم القيام بها من اجل تفادي بقاء السفينة وقت أطول في ميناء الرسوّ، إذن فوكيل السفينة يعهد إلى المجهز بكافة تلك المهام و بالتالي فالواقع العلمي يفرض اللجوء إلى هذا المساعد من أجل دوران أسرع للسفن عبر الموانئ و بالتالي السرعة في تنفيذ عقد النقل البحري.

## Abstract

In the past, the captain was the responsible for the goods delivery and the collection freight, but due to the economic developments and the high trading costs ; he has been relieved of these takes, and the ship transport agent takes an important rolin the maritime carriage contract ; where it became necessary to appoint a person by the shipping companies or the suppliers ; who knows all about the changes and the existing norms in the call port whitch are unfamiliar to each of the supplier or the carrier.

The refor ; the ship transport agent will ensure generally the more rapid traffic of the ship through ports , acting on the behalf of



the supplier or the carrier to perform various tasks that they have to do ; in order to avoid the long time of anchoring the ships in the call ports.

So, the ship transport agent charges the supplier with all those functions .